

Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116519398>







CA20N  
DT710  
A56

Government  
Publications



Ontario

---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2003

---





## Table Of Contents

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	6
Financial Information 2003 .....	7
Applications Received .....	8
Special Authorities Processed .....	9
Applications Received by Region.....	10
Summaries - Applications Under Sections 10 & 11 of the <i>Public Vehicles Act</i> .....	11
Summaries - Reasons for Decision.....	16

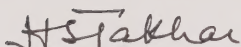


To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2003.

Respectfully submitted,



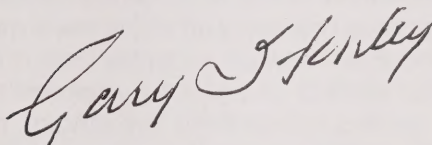
Harinder S. Takhar  
Minister



To: The Honourable Harinder S. Takhar  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2003.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in black ink, reading "Gary R. Stanley". The signature is written in a cursive, flowing style.

Gary R. Stanley  
Chair

---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup> Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2003)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa



---

## ***Message from the Chair***

As in recent years, the primary focus of the Board continues to be the adjudication of applications pursuant to Section 6 (applications for new or extended authority) and Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* (applications for review and sanction). These hearings were disposed of expeditiously and it is noted that fewer applicants are using legal counsel, thereby substantially reducing over-all costs for the participants in the proceedings.

In keeping with the timelines as set out in the performance measures and targets in our Business Plan, the Board continues to issue decisions less than two weeks after the completion of the hearing.

The Board's stakeholders were severely affected by the economy during 2003. Tourism revenue in six major Canadian cities fell by more than \$1 billion from early March to October as fear of the SARS virus, the Iraq war and a strong Canadian dollar kept visitors away. Tourism revenue in Toronto for the same period was about \$513 million lower than the same period in the previous year, the largest decline in the country.

This impacted the Board's operations as our stakeholders were concentrating on keeping afloat and there were fewer public hearings and applications requiring written decisions filed with the Board than in previous years. As well, the Board normally issues special authorities to US based bus companies coming into Ontario for the July 4<sup>th</sup> weekend, the annual Caribana festival in Toronto and other similar events. However, in 2003 only thirty-three (33) special authorities were issued, a drop of 63%. These factors resulted in the Board's revenue for applications and objections dropping by 42%.

The Board cannot forecast the annual cost of hearings as they are quite unpredictable and vary from year to year. However, the Board continues to recover costs related to the hearing process and any uncollected accounts are referred to the Legal Services Branch of the Ministry of Transportation for collection. The Board makes every attempt to control its own expenditures and during 2003 was able to reduce its operating costs by 9%. During 2003 the decrease in total revenues and recoveries of 48% meant that the Board's net operational costs were, in fact, higher than the previous year. On a positive note, the Board has experienced an increase in activity year-to-date in 2004.

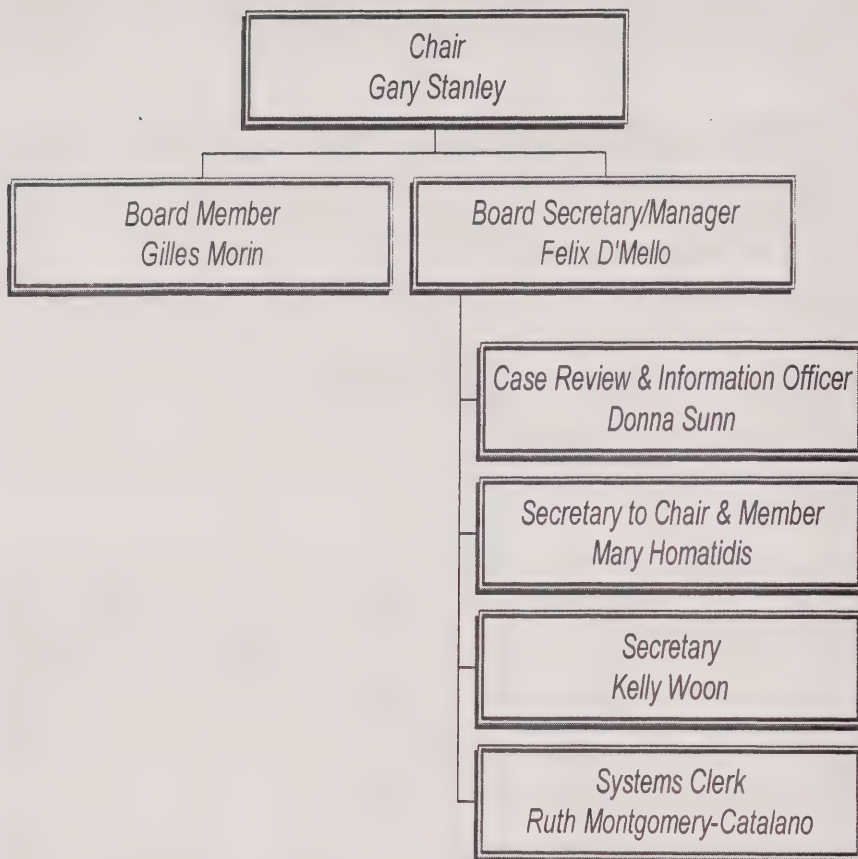
During 2003, the Board held public hearings throughout the province and continued with its recent practice of holding hearings in the evening to accommodate the applicants as well as the members of the public who wish to appear as witnesses in support of an application.

The Board operates with mostly part-time staff, but our priority remains to provide efficient and timely service to both our stakeholders and the public.

Gary R. Stanley  
Chair

---

***Organizational Chart***  
***(at December 31, 2003)***





---

## **FINANCIAL INFORMATION - 2003**

### **Revenues/Recoveries**

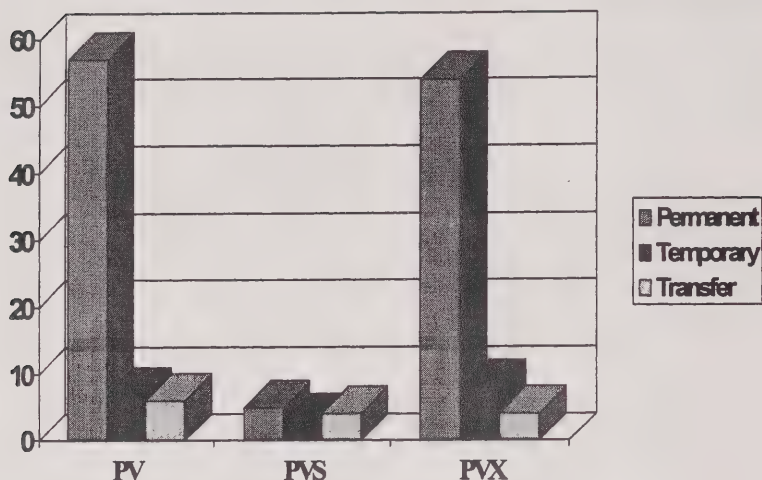
Filing Fees/ Applications	\$ 42,560
Filing Fees/Objections	13,600
Costs Assessed at Hearings	16,172
Special Authorities	4,640
U.S. Exchange	<u>2,489</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>79,461</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 343,744
Travel and communication	25,384
Equipment and supplies	<u>52,285</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>421,413</u></b>

<b>Net Cost of Board's Operations</b>	<b>\$ <u>341,952</u></b>
---------------------------------------	--------------------------

## *Applications Received*

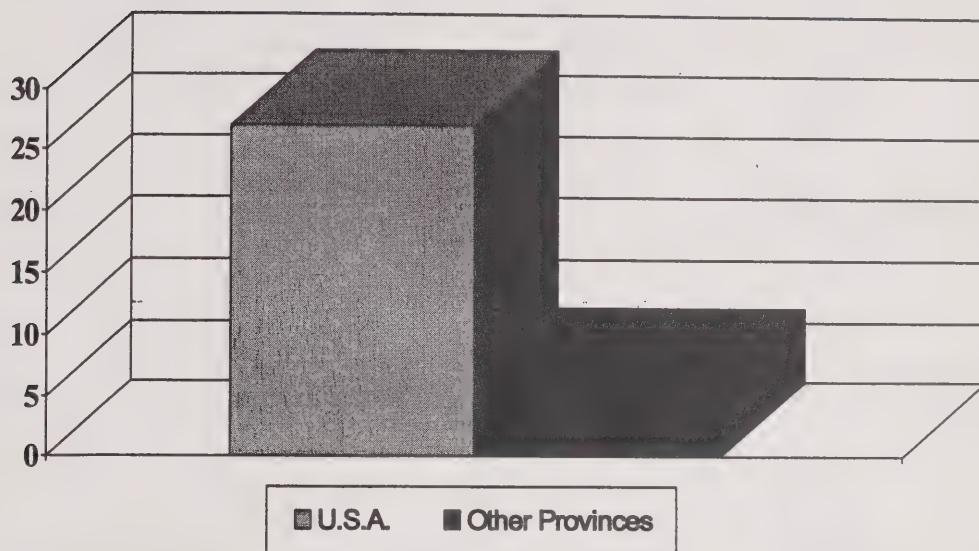


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	57	5	54	116
Temporary	7	3	8	18
Transfer	6	4	4	14
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>12</b>	<b>66</b>	<b>148</b>

Legend:

- PV            Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
- PVS        Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX        Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

## *Special Authorities Processed*

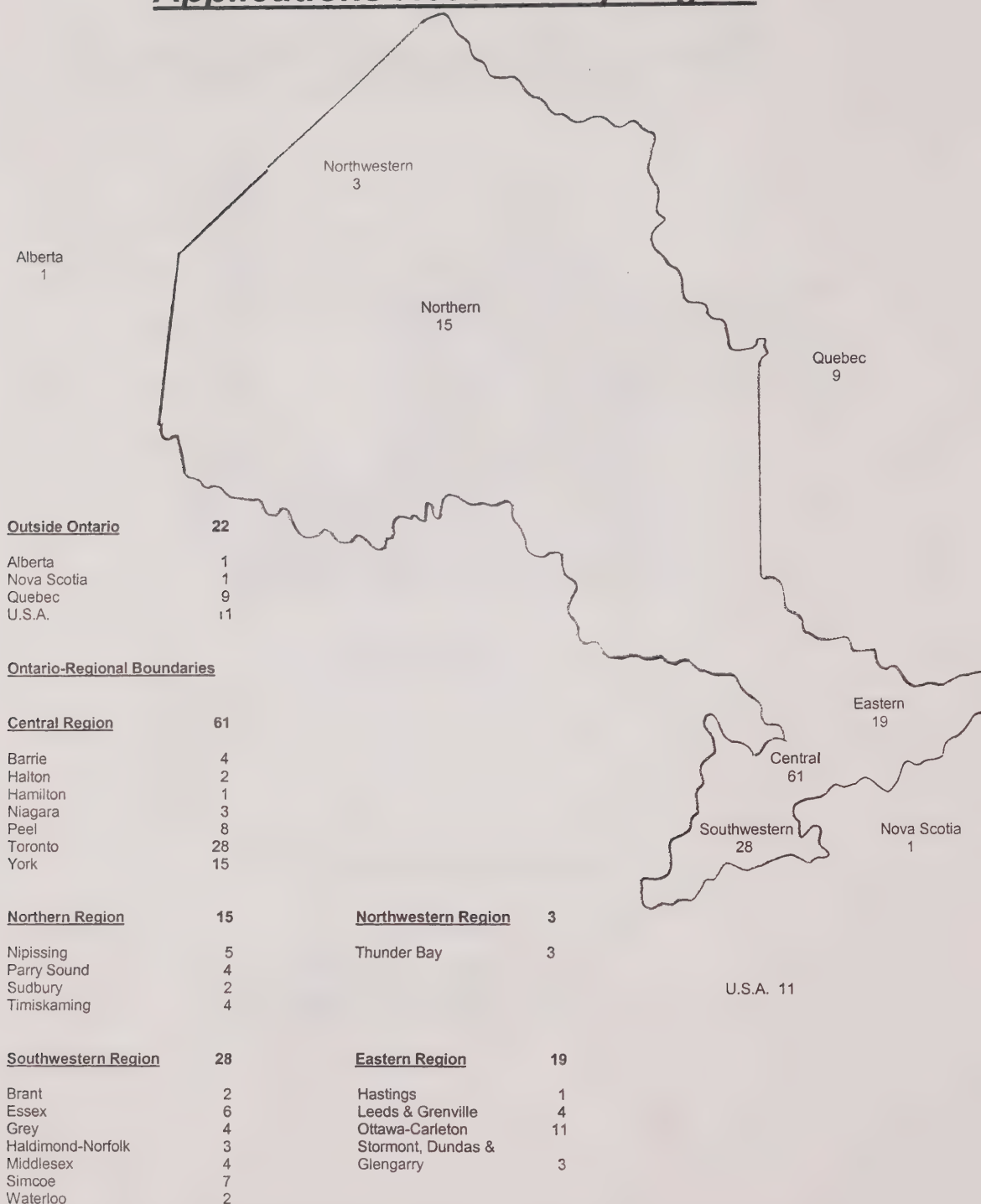


### APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	27
Other Provinces	<u>6</u>
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>



## Applications Received by Region



---

## **Summaries - Applications Under Sections 10 & 11 of the Public Vehicles Act**

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

1382941 Ontario Ltd.  
o/a R & L Charters  
Bancroft, ON

File: 45828-RE(1)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>		
<b>Complainant:</b>	O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.		
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately		
<b>Costs assessed:</b>	To the Board		\$ 250

634597 Ontario Inc.  
o/a Acadia Travel  
London, ON

File: 46132-RE(1)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>		
<b>Complainant:</b>	Robert Q's Airbus Inc.		
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately		
<b>Costs assessed:</b>	To the Board		\$ 400

Kenneth Andrews  
o/a Lanark Taxi  
Lanark, ON

File: 46125-RE(1)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>		
<b>Complainant:</b>	Access Taxi - a Division of Branch Finance Corporation Limited		
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately		
<b>Costs assessed:</b>	To the Board		\$ 400

**Can-Am Express Inc.**  
**Thornhill, ON**

**File: 45942-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Maxima Tours Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400  
To the Complainant \$ 750

**DRL Coachlines Ltd.**  
**Dartmouth, NS**

**File: 45971-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 650

**Domenic Caruso**  
**o/a Trans America Coach Lines**  
**Newmarket, ON**

**File: 46096-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Angel Tours & Entertainment Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500  
To the Complainant \$ 100

**Pasqualina Di Chiara**  
**o/a DJ Motor Coach**  
**Etobicoke, ON**

**File: 46058-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Angel Tours & Entertainment Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500  
To the Complainant \$ 100

**First Choice Limousine Service Ltd.**  
**Toronto, ON**

**File: 39146-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** GTA Crew Services  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500



**Anthony S. Kim**  
o/a Royal Tours Canada  
Toronto, ON

File: 46157-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Personal Touch Tours Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500

**Meadowvale Bible Baptist Church**  
Mississauga, ON

File: 46168-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Application was dismissed  
**Costs assessed:** No costs assessed

**Rose Moreira**  
o/a R.J. Travel Centre  
London, ON

File: 46131-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Robert Q's Airbus Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

**Opus Canada Holdings Corp.**  
Toronto, ON

File: 46127-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Calssada Investments Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,100  
To the Complainant \$ 500

**Edward & Ruth Peters**  
Lindsay, ON

File: 46123-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of his operating licence  
**Complainant:** Trinity Taxi and Livery Services Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,100

**Santos Travel Agency Inc.**  
**London, ON**

**File: 46133-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Robert Q's Airbus Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

**Clifford Spratt**  
**o/a The Stars Luxury Limousine**  
**North Bay, ON**

**File: 45967-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** N.B. Limousine & Charter Service  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,100

**Terra Nova Coach Tours Inc.**  
**Bradford, ON**

**File: 45991-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Angel Tours & Entertainment Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 600  
To the Complainant \$ 100

**Transtario M.E. Inc.**  
**Bradford, ON**

**File: 46057-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Floyd Sinton Limited  
**Decision:** Operating licences cancelled  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900  
To the Complainant \$ 750

**Transtario M.E. Inc.**  
**Bradford, ON**

**File: 46057-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Terra Nova Coach Tours Inc.  
**Decision:** Application dismissed  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

**Viaggiatore Coach Lines Inc.**  
**Vaughan, ON**

**File: 45687-RE(3)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*

**Complainant:** Floyd Sinton Limited

**Decision:** Ordered to stop the service immediately

**Costs assessed:** To the Board \$ 900



---

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2003 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

### **Public Vehicles Act - P.V.A.**

### **Motor Vehicle Transport Act - M.V.T.A.**

**Scheduled Service:** A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

**Chartered Trip:** A bus transportation service exclusively for a group of persons.

**Applicant:** 3819349 Canada Inc. ("LVL") **File: 46139**  
o/a "Luxury Van Lines"  
Dollard Des Ormeaux, QC

**Respondents:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. Voyageur Corp.

**Application:** An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Toronto and Montreal in Class "D" vehicles as defined in the Regulations under the P.V.A. There would be no pick-up or discharge of passengers on route except at the named points, i.e. Toronto and Montreal.

**Applicant's Case:** The applicant stated that the service would concentrate primarily on a "large ethnic population originating from the Indian sub-continent". In this respect the applicant relied on the results of three surveys that were conducted in anticipation of the application. It was the applicant's goal to provide a very amicable environment to the travelling public at large and especially to the members of the ethnic population who were having difficulty in communicating their needs in English or French". The results of the three surveys were:

1. Montreal Intercept Survey - a survey of 50 persons of ethnic background at 3 different locations in Greater Montreal to identify and quantify the need for an improved bus service.
2. Montreal Actual Traffic Observational Survey - a survey observing passengers boarding buses in Montreal and departing for Toronto and keeping a count of the number of ethnic passengers of Indian origin who boarded each bus.

3. Toronto Consultation Survey - a survey of community leaders in several temples where witnesses were asked to fill out forms in support of the application.

The applicant stated that:

- the existing bus service did not fulfill the requirements of the clientele in the survey;
- the existing service lacked a zero alcohol tolerance for drivers, marshals and terminal staff;
- the applicant's service would be in a different class of vehicles from that of the respondents' and would also offer affordable prices and third-party safety checks;
- the targeted clientele did not use the existing service because there was "no peace of mind";
- the service would be in small vans providing a safe and secure environment and also provide multilingual and multicultural transportation at reasonable, affordable prices;
- it was concentrating on a wide market whose needs are not being currently met by the existing carriers;
- the proposed service would not have any economic impact on the respondents because of the very small number of passengers it intends to transport compared to the current service of the respondents;
- there would be no luggage or wheelchair service in its intended operation; and
- the applicant had successfully obtained a licence from the Province of Quebec.

Public Evidence - Four public witnesses testified in support of the application. They stated that:

- 3-4,000 people attend the temples each weekend and the proposed transportation service was offered to the community;
- they travel frequently between Toronto and Montreal for business and personal reasons;
- they used to travel in illegal, unlicensed services as did many others in the community. At times they did use the services of Voyageur and Greyhound, but often faced linguistic and religious barriers, especially the elderly passengers. They felt uncomfortable and would prefer to travel with people of the same culture. They also felt more secure because the transportation would also include the services of an onboard marshal; and
- they had never encountered a drunk driver or security threats whenever they had used the respondent's services nor had they ever approached the respondents to request a special service.

**Respondent's Case:** Trentway-Wagar Inc. ("TWI")

TWI stated that:

- it operates 8 trips daily between Toronto and Montreal with extra services to accommodate the weekend travellers;

- it has an obligation as a common carrier to transport everyone;
- it does not consider security or alcohol to be a problem in the company as it undertakes both pre-employment and random alcohol testing of its employees;
- based on the evidence, it felt that LVL's cost projections were significantly understated as the wages quoted were below the legal government minimum wage and it was unrealistic to assume that the mini vans would hold paying passengers in each seat for each trip;
- for the mini vans to comply with the seating configuration of the *P.V.A.*, it would have to reduce the seating capacity to only 9 passengers which would significantly reduce the revenue figures and increase the projected losses;
- it provided figures on its ridership over several years and demonstrated the increasing costs of operation. It also had to compete with the private automobile, Via Rail and Greyhound for the traffic and had not recovered from the events of September 11, 2001 and the outbreak of SARS;
- it serves a large number of immigrants and the employees took sensitivity training to enable them to serve all of its clientele;
- it would be significantly impacted economically should the application be granted as the passenger count per trip would be reduced; and
- it has never been requested to provide any specialized service for any ethnic groups;

TWI concluded that:

- the nature of the proposed service had too many unknowns and too many unanswered questions;
- the financial viability of the proposed operation was in jeopardy;
- the surveys conducted were biased because they were not conducted independently and the 4 public witnesses that testified did not constitute public necessity and convenience on the busiest traffic lane in Canada;
- the granting of the licence would further negatively impact a system already under stress because of the events of September 11, 2001 and the outbreak of SARS; and
- what LVL was proposing would undermine public policy and fragment the public common carrier service.

**Greyhound Canada Transportation Corp. & Voyageur Corp. stated that:**

- they operate 8 daily trips between Toronto and Montreal via Ottawa and an additional service on weekends;
- room for luggage was easily available and 20% of the seats could be reserved on advance notice;
- the fares were compatible to LVL's;
- they had pre-employment and also random alcohol testing for all its employees;
- their vehicles were operating at significantly less than full capacity;



- this was an application to transport all passengers in public vehicles as required by the *P.V.A.* and not limited to specific ethnic groups;
- both the public survey and the public evidence were woefully inadequate for service between the two largest cities in the country and failed to meet the statutory test; and
- that granting the licence would have a significant impact on the respondents and the public vehicle licensing system at large.

### **Decision:**

In its decision the Board addressed the definition of “scheduled service” as defined in the Regulations. A scheduled service must have a timetable, i.e. scheduled times of arrivals and departures and the number of trips undertaken each day. The licensee must adhere to the timetable on file at the Board. A scheduled service is an inter-urban service that caters to all Canadians, i.e. students, commuters, seniors, family members, etc. To undertake a scheduled service, it would require a network of terminals, drivers, vehicles, etc.

The Board emphasized that procuring the licence from Quebec had no bearing on its decision because of the differing enabling legislations and policy considerations. Moreover the Board had no way of knowing the nature and extent of the evidence presented before the Quebec Board.

Based on the evidence, the Board summarized the following:

- The witnesses in favour of the applicant were minimal and did not represent passengers that use an inter-urban service, i.e. students, seniors, family members, etc. The surveys conducted were biased and self-serving and the Board would have preferred that the participants in the survey had testified at the hearing in support of the application.

The service to be provided on a scheduled service is mandated to serve all Canadians and not just one segment of the society.

The respondents jointly provide 16 trips a day between Toronto and Montreal and operate at less than full capacity.

The public evidence had failed to demonstrate a public need and convenience for the service.

- The applicant did not challenge the quality of the existing service provided by the respondents and from that the Board concluded that the existing service met the public need.
- The service between Toronto and Montreal is well served by air, rail, bus and private vehicles. The respondents collectively provide an unlimited service and have empty seats on all their buses. The Board concluded that there is ample choice for the travelling public on this route, both to serve the public need and convenience.

- There was nothing unique about the application, i.e. alcohol testing of the drivers is standard and the use of marshals on the vehicles was unnecessary. There was no evidence to indicate that the vehicles and service of the respondents were not safe.
- The Board had serious concerns about the financial viability of the proposed service, simply because the applicant had failed to take into account basic accounting practices and had not considered government regulations when preparing its projections.
- The witnesses testified that 80% of the members of the community previously used illegal services and the Board was concerned if that practice still continued.
- Granting this application, in the Board's opinion, would have a significant impact on the respondents. The bus industry was and still continues to suffer from the aftershock of September 11, 2001 and the SARS outbreak. The number of passengers travelling is down significantly.

The applicant's assertion that it would provide a unique service, i.e. small vans, safe and secure environment, multi-lingual, multi-cultural drivers and marshals, more affordable rates and a service that is not currently being provided was not substantiated by evidence.

**The application was denied.**

**Applicant:**

**McCoy Travel Limited ("McCoy")  
o/a "McCoy Bus Service"  
Kingston, ON**

**File: 45538 K/L**

**Respondents:**

1. R. A. Howard Bus Service Ltd.
2. Healey Transportation Ltd.
3. Franklin Coach Lines Ltd.
4. Delaney Bus Lines Ltd.
5. James Michael Regan

**Application:**

These were intra and extra-provincial applications for chartered trips for McCoy Tours Limited ("Tours") from Frontenac, the Counties of Hastings, Stormont, Dundas and Glengarry, Lennox and Addington and the Regional Municipalities of Durham and York.

Prior to the commencement of the hearing, the applications were restricted to the use of Class "D" vehicles as defined in the Regulations and would be limited to the one named customer only and general charters could not be undertaken. After deliberation, the respondents decided to maintain their opposition to the applications.

**Applicant's Case:**

It was McCoy's intention to develop more charters to guarantee a

higher utilization rate of equipment. If Tours was successful in developing these charters, it would utilize all its equipment and the respondents might get the business that McCoy could not serve.

None of the respondents currently served Tours and consequently they were not going to lose business they never had.

McCoy stated that a similar application by Farr's Coach Lines Limited had been approved by the Board. Tours organized the charters and McCoy did the transportation. The two companies were commonly owned. The vehicles to be used were highway coaches but because they had no reclining seats, they were classified in a previous Board decision to be Class "D" vehicles as defined in the Regulations.

Tours advised the Board that in 2002, it had organized 225 "bus days" and anticipated a 25% increase in 2003. Some passengers involved in the tour often had to drive to meet the bus because McCoy was not licensed to pick-up from certain areas.

McCoy asserted that other licensed carriers had not opposed the application simply because the applications would not economically impact them. The respondents had never served Tours and they therefore had no business to lose. If the applications were granted it would permit McCoy to provide a better service to the public and the respondents would have no economic impact on their operations. The public would have nothing to lose and everything to gain.

### **Motion**

At the end of the applicant's case, the respondents brought a motion for non-suit on the grounds that the applicant had not proven its case. They alleged that the applicant had presented no evidence of public need and convenience.

The motion was denied by the Board on the grounds that the onus was two-fold, i.e. the applicant had to prove that the applications met the test of public need and convenience and the respondents, as interested persons, had to prove that granting the applications would impact them economically.

### **Respondents' Cases:**

The respondents alleged that:

- there is not enough business to keep them employed on a full-time basis and granting the licences would impact them economically;
- insurance rates were high and resulted in some vehicles being taken off the road;
- the public was not travelling to the United States and tours had to be cancelled for lack of public support. The reasons being September 11, 2001, seniors' fixed incomes, the high exchange rate and the fear of the impending war in Iraq.



---

**Decision:**

The Board concluded that:

- the issue of whether the vehicles were Class "A" or Class "D" as defined in the Regulations was not relevant in the matter before it as that conclusion had been made in a previous Board decision;
- the applications, if granted, would authorize McCoy to transport passengers on chartered trips for Tours only, i.e. those organized, advertised and arranged by Tours. Any other charters were strictly prohibited. Therefore, the test of public need and convenience was to be met by Tours only and this test had been met successfully;
- the Board agreed that the applications were similar to that of Farr's Coach Lines Limited, i.e. McCoy and Tours have the same officers and directors;
- the fact that many other licensed carriers had not opposed the applications was significant and that could only mean that in their opinion the applications would not hurt them economically;
- there was no opposition for large segments of the applications and therefore those areas were automatically granted;
- the respondents failed to provide concrete figures in terms of its projected losses should the applications be granted. As a result, and also as the application was to serve the one customer only, the Board concluded that the economic impact on the respondents would be minimal in the least.

**The applications were granted.**

**Applicant:**

**R & S Bus Lines Ltd. ("R & S")  
Wawa, ON**

**File: 34225 G/H**

**Respondents:**

1. Lloyds of Wawa Ltd. ("Lloyds")
2. Lacroix Bus Lines Inc. ("Lacroix")
3. Lacroix Bus Service Inc.

**Application:**

Intra and extra-provincial applications to amend its operating licences by specifically deleting the following provision in the licences:

"no chartered trips shall be undertaken where all of the passengers are picked-up in one municipality". By deleting the restrictions R & S would be able to pick-up a single group from points authorized in its licence.

**Applicant's Case:**

R & S owns 3 school buses, 1-15 passenger mini bus, 1-21 passenger mini bus and 2 Class "A" coaches. It endeavours to provide a high level of service to the public. 35% of its revenue comes from school buses and the balance from chartered trip operations. Its coaches are occupied 30-35% of the time and higher on the weekends. Its success has been mainly due to word of mouth from satisfied customers and involvement in the community. Its future success would be business generated outside the area and there would be no economic impact on



Lacroix as it would continue to enjoy its existing customers.

The public witnesses testified that:

- the fire-fighting operations believed that an additional carrier would offer them greater flexibility in fulfilling their needs as delays were not acceptable;
- four companies wanted the option of several quotes from carriers because the customer, i.e. school boards, demanded it as part of any trip package quotation. This in turn would ensure that they were getting the best deal.

In Chapleau, a witness representing an eco-tours business, testified that he would like to be able to obtain competitive quotes and preferred highway coaches to school buses because of the comfort and storage facilities. The businessman predicted a 20% growth in his business and plans to package his company's adventure trips with other attractions in Northern Ontario. He required quality transportation and believed that R & S could provide this service.

In White River, the Board heard from 11 public witnesses representing seniors clubs, day camps, associations, skating and karate clubs, the Outreach Group for Ontario Early Years, Lion's Club, schools and a recreation committee.

They testified that:

- they preferred a coach for the comfort but also wanted a good price. They did not want to be served in school buses;
- they did not think that Lacroix could provide this service and were supporting R & S for that reason;
- they required TV's and washroom-equipped vehicles and Lacroix could not provide these services;
- they required comfort and storage facilities for the overnight trips;
- they required a safe, comfortable service;
- they liked the idea of competition to ensure that they got the best rate;
- Lacroix had not contacted them to provide any service; and
- they had no complaints with respect to the service of R & S.

#### **Respondents' Cases:**

Lacroix Bus Service Inc. did not attend the hearing and its objection to the applications was disregarded.

Lloyd's and Lacroix testified that:

- there was not enough business to justify licensing an additional carrier;
- they had not done any charters from Wawa and Dubreuilville, a few from White River and more from Chapleau;
- Lacroix owned an activity bus to be competitive from both a rate and equipment perspective;
- their main concern was the loss of business in Chapleau and

stated that the loss of a single customer would have a negative effect on their business;

- Lacroix did not own a highway coach (Class "A");
- of its 14 pieces of equipment in Chapleau, 10 were on contract with the school Board. It had 11 vehicles in Wawa and 10 of them were under contract with the school Board;
- in Chapleau 85% of its business was school bus related and 15% from bus charters. In Wawa, White River and Dubreuilville, 95% of the business was school bus related and 5% from bus charters;
- Lacroix did not have insurance coverage to travel to the U.S.A.; and
- the purchase of the activity bus had caused Lacroix cash flow problems with respect to monthly payments.

Public witnesses supporting the respondents stated that:

- they were pleased with the current service and saw no need for competition;
- due to lack of funds, very few groups were interested in going on charter trips. They were also able to get the equipment from Lacroix with no difficulty; and
- the area in question was depressed economically and a major employer had closed down. Groups car pool for monetary reasons rather than use a public vehicle.

### Decision:

The Board considered two factors when making its decision:

1. Public Necessity and Convenience
2. the economic impact on the existing licensed carrier

#### Public Necessity and Convenience

This is a statutory test that is incapable of a precise definition because the exercise is discretionary or a matter of opinion. However, the test is based on the evidence, i.e. the transportation needs of the public and the adequacy and quality of the existing service.

Based on the evidence of the 17 public witnesses, the Board concluded as follows:

- they have used R & S before and would like to continue to use them as the need arises;
- they wanted competitive quotes in order to get the best service and price. In the Board's opinion, the people of Northern Ontario deserve the same option and opportunities as in other parts of the province; and
- they were extremely cost-conscious and while safety and comfort were paramount, ensuring that they received value for the dollar was equally important. The Board felt that the cost of the trip in addition to other factors must be given more emphasis. The Board was also mindful that the public perception of Lacroix was

primarily that of a school bus operator and not a highway coach - operator. In some instances, the public was not aware of Lacroix's existence.

The Board concluded that:

- the public was not currently being adequately served;
- the public currently using R & S would like to continue to use their services in a large single group; and
- R & S would add competition which would benefit the public both in service and price.

#### Economic Impact on Licensed Carriers

Lacroix failed to provide the Board with hard facts about the loss of business should the licenses be granted. It was therefore difficult for the Board to determine the severity of the impact, if any, if the licenses were granted.

Whereas, R & S had a positive attitude about the current and future business, Lacroix on the other hand seemed to be content to let the business come to him. There was no mention from Lacroix of any pro-active move on his part to contact the public and get their business. The Board was of the opinion that loyal customers would continue to use him.

In summary, the Board concluded that:

1. R & S will not economically impact the school business of Lacroix;
2. Lacroix owns no highway coaches and will therefore not lose any business in this area of operation;
3. Lacroix's unsuccessful marketing and business decision has resulted in financial losses of his operations;
4. the only competition to Lacroix would be in the smaller van type operations, but even that would be minimal; and
5. Lacroix would continue to enjoy the business it has today even if R & S were to be granted the licences.

**The applications were granted.**

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Tourist Coach Line, Inc. ("Tourist") Toronto, ON</b>	<b><u>File: 45025-H</u></b>
<b>Respondent:</b>	Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")	
<b>Application:</b>	An extra-provincial application to amend its extra-provincial operating licence.	
<b>Applicant's Case:</b>	The application was to delete the licence authorizing the use of only 3 Class "A" coaches and increase the number to 5. Tourist alleged that its additional business would have no economic impact on Greyhound. Tourist proposed a gradual growth over a period of	

several years. It was only really seeking permission to operate one additional trip each week and hence the need for additional vehicles. Tourist alleged that the service it offers is not offered by other carriers.

Seven public witnesses testified in support of the application. They stated that:

- they and their relatives, some of whom were minors, used Tourist's services and regularly travelled between Toronto and New York City and Monsey, mostly for family visits;
- it was inconvenient for them to travel to the port authority in New York City and then transfer to another bus and/or taxi to get them to their final destination and it was also not cost effective;
- the addition of an additional trip would give them more flexibility when planning their trips;
- they preferred a direct service to New York rather than the services of Greyhound that made many stops en route;
- their religious beliefs necessitated their being seated next to a member of the same sex or a family member of the opposite sex and Tourist was able to accommodate this request and the other carriers could not.

#### **Respondent's Case:**

Greyhound stated that:

- it offered six daily trips between Toronto and New York City. Its service was in conjunction with Greyhound Lines Inc. and Adirondack Transit Lines Inc. In addition Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") also offered several daily trips on the same route;
- ridership had fallen in the last year and granting the licence would cause potential passenger erosion and result in a direct economic impact;
- in its opinion, the public evidence only wanted the convenience of an extra trip but their needs were being met by the present Tourist service;
- there were 6-10 trips each day being provided between Greyhound and Trentway, both had unused capacity and consequently there was no need for an additional service.

#### **Decision:**

The Board relied on the statutory test of Public Necessity and Convenience and the economic impact on the already licensed carrier as the two factors that guided them in making the decision.

#### **Public Necessity and Convenience**

The Board summarized that:

- the Public evidence indicated that they were currently regular travellers with Tourist and that the additional service would facilitate their travel plans, i.e. flexibility especially on the return trips;
- Tourist's load reports indicated a steady rise in the last 3 years



- with the use of two vehicles on holiday weekends;
- Tourist caters to a certain segment of the society but does make their service available to the general public; and
- based on the evidence, i.e. public evidence, financial statements etc., the Board was satisfied that Tourist had the capacity to undertake the expanded operation as applied for at the present time.

#### Economic Impact on Licensed Carriers

- The Board wanted hard facts about the loss of business from Greyhound, i.e. specific details about its schedules, load factors, anticipated loss of business etc. Greyhound provided none of this information, and consequently the Board could not ascertain the potential economic impact on Greyhound should the licence be granted;
- The fact that Trentway, also a major provider of service between Toronto and New York, had not opposed the application, left the Board to conclude that it would suffer no economic impact if the licence was granted.

**The Board granted the application but restricted Tourist to the use of only 5 Class "A" vehicles and 3 scheduled trips each week.**

**Respondent:** Brymac Coach Services Inc. ("Brymac") **File: 45991-RE(1)**  
Toronto, ON

**Applicant:** Angel Tours & Entertainment Inc. ("Angel")

**Application:** Contraventions under Section 10 & 11 of the *P.V.A.*

**Applicant's Case:** Angel alleged that Brymac not only operated in contravention of the terms of its operating licences but also did not have the proper insurance as required. In its submissions, Angel alleged that Brymac had operated 81 unauthorized trips and questioned if Brymac had proper insurance coverage as required. Angel also alleged that Brymac had forged documents and the Board should take a strong stance when determining the outcome of the matter and cancel Brymac's operating licences.

**Respondent's Case:** Brymac accepted that it had operated the unauthorized trips and in its defence stated that it was not aware of the limitations of its operating licence. It also disputed the number of alleged unauthorized trips and stated that it was far less than stated. It had since stopped all unauthorized trips.

It emphasized that it had always had the proper insurance as required and confirmed this with a letter from Lombard Canada Ltd. and Royal & Sun Alliance Insurance. It also stated that there were no forged documents as the transaction was done with consent of the parties. Brymac alleged that Angel, in filing the application,

---

wanted to eliminate the small carriers and force the public to use Angel's service only. To cancel Brymac's operating licences for the contravention would be harsh and unprecedented.

**Decision:**

The Board concluded that:

Brymac's admission of operating in contravention was a serious offence. The Board was also cognisant that this was Brymac's first contravention before the Board and it had since attempted to legitimise this service by applying for the appropriate authority.

**The Board ordered that Brymac stop providing any unlicensed services immediately and also ordered it to pay costs to the Board and Angel.**

**Respondent:**

**Transtario M.E. Inc. ("Transtario")  
Bradford, ON**

**File: 46057-RE(2)**

**Applicant:**

**Floyd Sinton Limited ("Sinton")**

**Application:**

**Operating in contravention of Sections 10 & 11 of the *P.V.A.***

**Applicant's Case:**

Based on the investigator's report, the applicant alleged that Transtario had not provided any service as authorized by its licences and as required by the *P.V.A.* Sinton alleged that the licences have been dormant and Transtario owned no equipment. Sinton advised the Board that suspension of the licences for contravening the *P.V.A.* was insufficient. The only choice for the Board was to cancel all the Transtario licences.

**Respondent's Case:**

Transtario alleged that because of cutback in operations, it had not operated the business, even though it was in the position to commence operations. Transtario was planning to purchase the necessary insurance coverage and would make it available to the Board. Transtario also admitted that it had operated some unauthorized trips to Las Vegas even though it thought at that time it had the authority to do so.

Transtario requested the Board not to cancel its operating licences.

**Decision:**

In its decision, the Board relied solely on the *P.V.A.*, i.e. specifically dealing with a licensee's failure to carry on operations for a continuous period of 30 days and also the section dealing with the past conduct of the licensee. The Board heard no concrete evidence that the licensee had carried on operations for a considerable length of time. In spite of assurances that it would commence operations, Transtario had failed to do so and in fact had no insurance coverage on file at the Board. In the Board's opinion, the licences were dormant.

**Accordingly, the Board ordered that the licences be cancelled.**

**Décision:**

La Commission a conclu que:

L'admission que Brymac avait opéré en contravention de son permis était une offense sérieuse. La Commission reconnaît aussi qu'il s'agissait de la première présence de Brymac devant la Commission comme contrevenante et qu'elle a depuis tenté de légaliser ce service en présentant une demande pour le permis approprié.

La Commission a ordonné que Brymac cesse immédiatement de donner le service non autorisé et lui a aussi ordonné de payer les frais à la Commission et à Angel.

**Défenderesse:**

Transtario M.E. Inc. (« Transtario »)

Dossier: 46057-RE(2)

**Requérante:**

Floyd Sinton Limited

**Demande:**

Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC.

**Preuve de la requérante:**

En se basant sur le rapport de l'enquêteur, la requérante a allégué que Transtario n'a pas fourni le service autorisé par ses permis tel que cela est requis par la LVTC. Sinton a allégué que les permis n'étaient pas exploités et que Transtario n'était propriétaire d'aucun équipement. Sinton a avisé la Commission que la suspension des permis pour les contraventions à la LVTC n'était pas suffisante. Le seul choix disponible à la Commission était d'annuler tous les permis détenus par Transtario.

**Preuve de la**

**défenderesse:**

Transtario a allégué qu'à cause des coupures dans les opérations, elle n'avait pas exploité son entreprise même si elle était en position de commencer les opérations. Transtario désire acheter la couverture d'assurance nécessaire et la mettrait à la disposition de la Commission. Transtario a admis avoir fait quelques voyages non autorisés à Las Vegas même si elle pensait à ce moment là qu'elle avait le permis nécessaire pour les faire.

Transtario a demandé à la Commission de ne pas annuler ses permis.

**Décision:**

Dans sa décision, la Commission s'est basée seulement sur la LVTC ie. spécifiquement les dispositions traitant d'un détenteur de permis ne fournissant pas le service pendant une période continue de 30 jours et aussi les dispositions traitant de la conduite antérieure du détenteur de permis. La Commission n'a pas entendu de preuve solide que le détenteur de permis avait exploité son entreprise pendant une période de temps considérable. En dépit des assurances qu'elle commencerait ses opérations, Transtario ne l'a pas fait et en fait elle n'a aucune preuve d'assurance aux dossiers de la Commission. La Commission était d'opinion que les permis n'étaient pas exploités.

**Conséquemment, la Commission a ordonné l'annulation des permis.**



**La Commission a accordé la demande mais a limité Tourist à l'utilisation de seulement 5 véhicules de catégorie « A » et 3 voyages sur horaire par semaine.**

- La Commission voulait avoir des faits concrets relativement à la perte d'achalandage que subirait Greyhound i.e. des détails spécifiques relativement aux horaires, le compte de passagers, les pertes d'entreprise anticipées etc. Greyhound n'a pas donné d'information pertinente et conséquemment la Commission ne pouvait s'assurer de l'impact économique sur Greyhound si le permis était accordé;
- Le fait que Trentway, qui est aussi un transporteur important entre Toronto et New York, n'ait pas opposé la demande n'a laissé à la Commission d'autre conclusion que Trentway ne souffrirait pas d'impact économique si le permis était accordé.

L'impact économique sur les détenteurs de permis

**Défenderesse:**

**Brymac Coach Services Inc. (« Brymac »)**  
Toronto, ON  
Dossier: 45991-RE(1)

**Requérante:**

Angel Tours & Entertainment Inc. (« Angel »)

**Demande:**

Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC.

**Preuve de la requérante:**

Angel a allégué que non seulement Brymac opérait en contravention de ses permis mais qu'aussi Brymac n'avait pas la couverture d'assurance requise. Angel a allégué que Brymac aurait opéré 81 voyages en contravention de ses permis et doutait que la compagnie avait la couverture d'assurance appropriée. Angel a aussi allégué que Brymac avait contrefait des documents et que le Commission devrait avoir une position ferme en prenant sa décision dans ce dossier et annuler les permis de Brymac.

**Preuve de la défenderesse:**

Brymac a admis qu'elle avait opéré des voyages non autorisés par ses permis et à sa défense elle a déclaré qu'elle ne connaissait pas les limitations de son permis. La défenderesse a mis en question le nombre allégué de voyages non autorisés et a déclaré que le nombre était beaucoup moins grand. Depuis elle avait cessé tout voyage non autorisé. Elle a souligné qu'elle a toujours eu la couverture d'assurance appropriée et cela a été confirmé par une lettre de Lombard Canada Ltd. et de Royal & Sun Alliance Assurance. Elle a aussi déclaré qu'il n'y avait pas de documents contrefaits du fait que la transaction a été complétée du consentement des parties. Brymac a allégué qu'Angel, en déposant la présente requête, voulait éliminer les petits transporteurs et forcer le public à utiliser exclusivement les services d'Angel. Une décision d'annuler les permis de Brymac pour les contraventions serait dure et sans précédent.



**Décision :**

La Commission s'est basée sur les deux facteurs suivants afin de prendre sa décision : le test de commodité et nécessité publiques et l'impact économique sur les détenteurs de permis actuels.

**La nécessité et la commodité publiques**

La Commission a résumé la preuve de la manière suivante :

- Qu'elle offrait six voyages par jour entre Toronto et la ville de New York. Son service était donné en conjonction avec Greyhound Lines Inc. et Adirondack Transit Lines Inc. De plus, Trentway-Wagar Inc. (« Trentway ») offrait aussi plusieurs voyages quotidiens sur la même route;
- Que le nombre de passagers avait diminué au cours de la dernière année et qu'accorder le permis causerait une érosion probable de passagers et aurait un impact économique direct;
- Que de son opinion, la preuve apportée par les témoins du public indiquait seulement qu'ils voulaient la commodité d'un voyage supplémentaire mais que leurs besoins étaient remplis par le service présentement donné par Tourist;
- Qu'il y avait déjà de 6 à 10 voyages quotidiens présentement fournis par Greyhound et Trentway et que les autobus n'étaient pas pleins et que conséquemment il n'y avait aucun besoin de service supplémentaire.

**Preuve de l'opposante :**

Greyhound a déclaré :

- Que l'ajout d'un voyage supplémentaire leur donnerait plus de flexibilité dans la planification de leurs voyages;
- Qu'ils préféreraient un service direct pour New York au lieu du service de Greyhound qui faisait plusieurs arrêts en route;
- Leurs convictions religieuses requerraient qu'ils soient assis à côté d'un membre du même sexe ou d'un membre de leur famille du sexe opposé et Tourist pouvait accommoder leur requête et les autres transporteurs ne le pouvaient pas.

- La preuve du public a indiqué qu'il y avait présentement des passagers réguliers voyageant avec Tourist et que le service supplémentaire faciliterait leurs plans de voyage i.e. flexibilité surtout pour le voyage de retour;
- Les rapports de Tourist relativement au nombre de passagers indiquent une augmentation continue au cours des 3 dernières années et ce avec l'utilisation de deux véhicules pendant les fins de semaines de longs congés;
- Tourist desservait un certain segment de la société mais offre aussi ses services au public en général; et
- En se basant sur la preuve i.e. la preuve du public, les états financiers etc., la Commission s'est dite satisfaite que Tourist est capable d'assumer les opérations additionnelles demandées.

Lacroix n'a pas réussi à prouver à la Commission avec faits à l'appui qu'il y aurait perte d'achalandage si les permis étaient accordés. Par conséquent, il est difficile à la Commission de déterminer la sévérité de l'impact, s'il y en a un, si les permis étaient accordés. Alors que R & S a une attitude positive envers le présent et le futur de l'entreprise, Lacroix de son côté semble se contenter d'attendre que les clients se présentent à lui.

En résumé, la Commission a conclu que :

1. R & S n'aura pas d'impact économique sur l'entreprise de transport scolaire de Lacroix;
2. Lacroix n'est pas propriétaire d'autobus de catégorie « A » et par conséquent ne perdra pas de clientèle dans ce secteur d'opération;
3. les décisions d'affaires et de marketing malheureuses de Lacroix ont résulté en pertes financières pour ses opérations;
4. la seule compétition que pourrait rencontrer Lacroix est la compétition de plus petits véhicules de type minivan et même cette compétition serait minimale; et
5. Lacroix va continuer de jouir de l'achalandage qu'elle a aujourd'hui même si les permis étaient accordés à R & S.

### Les demandes ont été accordées.

**Demanderesse:**

**Tourist Coach Line, Inc. (« Tourist »)**  
Toronto, ON  
**Dossier: 45025-H**

**Opposante:**

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

**Demande:**

Il s'agissait d'une demande afin de modifier un permis de transport extra-provincial.

**Preuve de la**

**demanderesse:**

La demande visait à retirer le privilège autorisant l'utilisation de seulement 3 autobus de catégorie « A » pour augmenter le nombre à 5. Tourist a déclaré que cet achalandage additionnel n'aurait aucun impact sur Greyhound. Tourist proposait une croissance graduelle sur une période de plusieurs années. La demanderesse désirait opérer un voyage additionnel chaque semaine et de là le besoin de véhicules supplémentaires. Tourist a déclaré que le service offert n'était pas offert par d'autres transporteurs.

Sept témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont déclaré:

- Qu'accompagnés de leur parenté, certain d'entre eux des mineurs, ils utilisaient les services de Tourist régulièrement entre Toronto et New York et Monsey, la plupart du temps pour des visites de famille; Qu'il n'était pas pratique pour eux de voyager jusqu'au port à New York et ensuite de transférer à une autre autobus et/ou à un taxi pour se rendre à leur destination finale. De plus, cela n'était pas efficace du point de vue du coût;

Les témoins en provenance du public et supportant les opposantes ont déclaré :

- Qu'ils étaient satisfaits du service présentement offert et ne voyaient pas le besoin pour de la compétition additionnelle;
- Que du au manque de fonds très peu de groupes sont intéressés à faire des voyages scolaires. Ils étaient capables d'obtenir de Lacroix l'équipement dont ils avaient besoin; et
- Que le secteur était déprimé économiquement et un employeur important avait fermé ses portes. Les groupes font du co-voiturage pour des raisons monétaires plutôt que d'utiliser le transport en commun.

## Décision:

La Commission a considéré deux facteurs en prenant sa décision :

1. La commodité et nécessité publiques
2. L'impact économique sur les détenteurs de permis

## La commodité et la nécessité publiques

Il s'agit d'un test statutaire qui ne peut être défini de manière précise du fait que son exercice est discrétionnaire ou une question d'opinion. Cependant, le test est basé sur la preuve ie, les besoins en transport du public et la qualité et la suffisance du service existant.

En se basant sur la preuve des 17 témoins du public, la Commission a conclu :

- Qu'ils ont utilisé R & S par le passé et voulaient continuer de l'utiliser pour leurs besoins futurs;
- Qu'ils voulaient des taux compétitifs de façon à obtenir le meilleur service et le meilleur prix. La Commission était d'opinion que les gens du nord de l'Ontario ont le droit d'avoir les mêmes options et opportunités que les autres parties de l'Ontario; et
- Qu'ils avaient toujours à l'esprit les coûts de transport et même si la sécurité et le confort étaient très importants, s'assurer qu'ils reçoivent ce pour quoi ils ont payé était aussi important. La Commission avait le sentiment que le coût du voyage en plus de d'autres facteurs doivent être donnés plus d'emphasis. La Commission a aussi gardé à l'esprit que la perception de Lacroix par le public était qu'il était principalement un exploitant d'autobus scolaires et non d'autobus de catégorie « A ». Dans certains cas, le public ne savait pas que Lacroix existait.

La Commission a conclu :

- Que le public n'était pas présentement desservi adéquatement;
- Que le public utilisant présentement R & S voulait continuer d'utiliser ses services quand il s'agissait d'un groupe plus important.
- R & S ajouterait de la compétition ce qui bénéficierait au public tant au niveau service que prix.



associations, des clubs de patinage et de karaté, le Outreach Group for Ontario Early Years, des clubs Lions, des écoles et un comité de récréation.

Ils ont témoigné:

- Qu'ils préféreraient le confort des autobus de catégorie « A » mais voulaient aussi un bon prix. Ils ne voulaient pas utiliser des autobus scolaires;
- Qu'ils ne croyaient pas que Lacroix pouvait offrir ce service et c'est pourquoi ils supportaient la demande de R & S;
- Qu'ils désiraient des autobus équipés de télévisions et de toilettes et Lacroix ne pouvait pas offrir ces services;
- Qu'ils désiraient confort et des compartiments à bagages pour les voyages de plus d'un jour;
- Qu'ils aimaient l'idée de compétition afin de s'assurer qu'ils aient le meilleur taux;
- Que Lacroix ne les avait pas contactés afin d'offrir le service; et
- Qu'ils n'avaient rien à dire contre le service offert par R & S.

**Preuve des opposantes:**

Lacroix Bus Service Inc. ne s'est pas présentée à l'audience par conséquent son opposition a été mise de côté.

Lloyd's et Lacroix ont témoigné:

- Qu'il n'y avait pas suffisamment d'achalandage pour justifier un transporteur additionnel;
- Qu'ils n'avaient pas fait de voyages nolisés à partir de Wawa et Dubreuilville, quelques uns à partir de White River et un peu plus à partir de Chapleau;
- Que Lacroix était propriétaire d'un autobus spécialisé pour être compétitif du point de vue des taux et de l'équipement;
- Que leur préoccupation principale était la perte de voyages à partir de Chapleau et ont déclaré que la perte d'un seul client aurait un impact négatif sur leur entreprise;
- Que Lacroix n'était pas propriétaire d'autobus de catégorie « A »;
- Que de ses 14 pièces d'équipement à Chapleau, 10 sont sous contrat avec la commission scolaire. La compagnie avait 11 véhicules à Wawa et de ces 11 véhicules 10 étaient sous contrat avec la commission scolaire;
- Qu'à Chapleau, le service scolaire constituait 85% de son chiffre d'affaires tandis que les voyages nolisés en constituaient 15%. À Wawa, White River et Dubreuilville, le service scolaire constituait 95% de son chiffre d'affaires tandis que les voyages nolisés en constituaient 5%;
- Que Lacroix n'avait pas d'assurance lui permettant de voyager aux États-Unis; et
- Que l'achat de l'autobus spécialisé avait causé des problèmes de liquidité à Lacroix.



## Les demandes ont été accordées.

R & S Bus Lines Ltd. (« R & S »)

Wawa, ON

Dossiers: 34225 G/H

Opposantes:

1. Lloyds of Wawa Ltd. (« Lloyds »)
2. Lacroix Bus Lines Inc. (« Lacroix »)
3. Lacroix Bus Service Inc.

Demande:

Il s'agissait de demandes intra et extra-provincial afin de modifier les permis en retirant les dispositions spécifiques suivantes des permis: « aucun privilège de noisissement lorsque tous les passagers embarquent dans une seule municipalité ». En retirant ces restrictions R & S pourrait prendre un groupe complet à différents points autorisés par ses permis.

Preuve de la  
demanderesse:

R & S est propriétaire de trois autobus scolaires, d'un minibus d'une capacité de 15 passagers, d'un minibus d'une capacité de 21 passagers et de 2 autobus de catégorie « A ». La compagnie s'efforce de fournir au public un service de haute qualité. 35% de ses revenus proviennent du service scolaire et le reste provient du service noisisé qu'elle fournit. Ses autobus ont un taux d'utilisation de 30 à 35 %; ce taux est plus élevé les fins de semaine. Son succès provient principalement du bouche à oreille de la part des clients satisfaits et de son implication dans la communauté. Son succès futur dépend de l'achalandage généré à l'extérieur du secteur présentement servi et il n'y aurait pas d'impact économique sur Lacroix du fait que cette compagnie continuerait de desservir ses clients actuels.

Les témoins du public ont indiqué que :

- Les opérations de pompiers croyaient qu'un transporteur additionnel leur offrirait plus de flexibilité dans la satisfaction de leurs besoins et que des délais n'étaient pas acceptables.
- Les grossistes en voyages désiraient avoir l'option de recevoir plusieurs prix de la part des transporteurs parce que le client, i.e. les commissions scolaires, le demandait lorsqu'il recevait des propositions de prix. De cette façon, il s'assurait qu'il recevait le meilleur prix.

À Chapleau, un témoin représentant une entreprise se spécialisant dans les éco-tours a indiqué qu'il aimerait être capable d'obtenir des prix compétitifs et préférerait les autobus de catégorie « A » aux autobus scolaires à cause du confort et des compartiments à bagages. L'homme d'affaires anticipe une croissance de 20% de son entreprise et planifie de combiner les forfaits d'aventures de son entreprise avec d'autres attractions du nord de l'Ontario. Il avait besoin de services de transport de qualité et croyait que R & S pouvait les lui fournir.

À White River, la Commission a entendu 11 témoins provenant du public et représentant des clubs de l'âge d'or, des camps de jour, des

## Requête

Une fois la présentation de la preuve de la demanderesse complétée, les opposantes ont présenté une requête de non-lieu parce que la demanderesse n'aurait pas prouver sa cause.

La requête a été rejetée par la Commission parce que le fardeau de la preuve avait deux volets i.e. la demanderesse devait prouver que les demandes rencontraient le test de la nécessité et commodité publiques et les opposantes en tant que personnes intéressées devaient prouver que l'émission des permis aurait un impact économique sur leurs opérations.

## **Preuve des opposantes: Les opposantes ont allégué:**

- Qu'il n'y avait pas assez de voyages pour que tout leur équipement soit complètement occupé et qu'accorder les permis aurait un impact économique sur leurs exploitations;
- Que les primes d'assurance étaient élevées et cela a résulté en un retrait d'équipement de la route;
- Que le public ne voyageait pas aux États-Unis et des tours ont dû être annulés faute de passagers. Les raisons étant le 11 septembre 2001, les revenus fixes des personnes âgées, le haut taux de change et la peur de la guerre en Irak.

La Commission a conclu:

## Décision:

- Que la question de savoir si les véhicules étaient des véhicules de catégorie « A » ou de catégorie « B » tel que défini dans les règlements n'était pas pertinente du fait que la question avait déjà été réglée dans une décision précédente de la Commission;
- Que les demandes, si elles étaient accordées, autoriseraient McCoy à faire des voyages nolisés seulement pour le compte de Tours i.e. ces voyages qui sont organisés, publicisés et arrangés par Tours. Tout autre voyage nolisé serait strictement interdit. Pour cette raison, le test de nécessité et commodité publiques devrait être rempli par Tours et il a été rempli avec succès.
- La Commission était d'accord que les demandes étaient similaires à ceux de Far's Coach Lines Limited i.e. McCoy et Tours avaient les mêmes administrateurs et dirigeants.
- Le fait que d'autres détenteurs de permis n'aient pas opposé les demandes était significatif et cela ne pouvait dire que de leurs opinions les demandes, si elles étaient accordées, ne les affecteraient pas économiquement.
- Il n'y a pas eu d'opposition à l'encontre de large portions des demandes et conséquemment ces portions ont été automatiquement accordées.
- Les opposantes n'ont pas apporté des chiffres concrets démontrant les pertes qu'elles subiraient si les demandes étaient accordées. Pour cette raison, et du fait que les demandes visaient à servir un client seulement, la Commission a conclu que l'impact économique serait minimal sur les opposantes.

3. Franklin Coach Lines Ltd.
4. Delaney Bus Lines Ltd.
5. James Michael Regan

**Demande:**

Il s'agissait de demandes de permis de transport noisè intra et extra-provincial pour transporter des passagers pour le compte de McCoy Tours Limited (« Tours ») à partir de Frontenac, les comtés de Hastings, Stormont, de Dundas et Glenarry, de Lennox et Addington et les municipalités régionales de Durham et de York.

Avant le commencement de l'audience, les demandes ont été modifiées pour les limiter à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » tel que ce véhicule est défini par les règlements et seraient limitées au transport de passagers pour le compte d'un seul client et les voyages noisès pour le compte du public en général ne seraient pas autorisés. Après discussion les opposantes ont décidé de maintenir les oppositions aux demandes.

**Preuve de la  
demanderesse:**

McCoy avait l'intention de développer son marché de voyages noisès de façon à garantir un plus haut taux d'utilisation de son équipement. Si McCoy pouvait développer ces voyages noisès, McCoy utiliserait tout son équipement et les opposantes pourraient fournir les services aux clients que McCoy ne pourrait pas servir.

Les opposantes ne servent pas présentement Tours et par conséquent elles ne perdraient pas de voyages qu'elles n'ont jamais eus.

McCoy a déclaré qu'une demande similaire déposée par Farris Coach Lines Limited a été accordée par la Commission. Tours a organisé les voyages et McCoy a fourni le transport. Les deux compagnies ont le même propriétaire. Les véhicules à être utilisés étaient de catégorie « A » mais du fait que les dossiers des sièges ne se baissaient pas, la Commission a décidé dans une décision antérieure qu'ils s'agissaient de véhicules de catégorie « D » tel que défini dans les règlements.

Tours a avisé la Commission qu'en 2002, elle avait organisé 225 autobus-jours et s'attendait à une augmentation de 25% en 2003. Il y avait des passagers qui devaient prendre leurs automobiles afin d'aller rejoindre l'autobus du fait que McCoy ne détenait pas le permis nécessaire pour prendre des passagers dans certains secteurs.

McCoy a affirmé que d'autres détenteurs de permis n'avaient pas opposé les demandes parce qu'elles n'auraient pas d'impact sur eux. Les opposantes n'avaient jamais servi Tours et par conséquent ne pouvaient pas perdre de voyages qu'elles n'avaient jamais eus. Si les demandes étaient accordées cela permettrait à McCoy de fournir un meilleur service au public et il n'y aurait pas d'impact économique sur les opérations des opposantes. Le public n'aurait rien à perdre et tout à gagner.



TWI a déclaré:

- Qu'elle opère 8 voyages quotidiennement entre Toronto et Montréal en plus du service additionnel afin d'accommoder les voyageurs de fin de semaine;
- Qu'elle a une obligation en tant que transporteur général de transporter tout le monde;
- Qu'elle ne considère pas l'alcool ou la sécurité des voyageurs comme étant un problème du fait qu'elle fait subir des tests d'alcool à tous ses employés au hasard ainsi qu'avant l'embauche;
- Qu'en se basant sur la preuve, elle avait le sentiment que les coûts projetés de LVL étaient sous-estimés de manière significative du fait que les salaires indiqués étaient en dessous du salaire minimum établi par le gouvernement et qu'il n'était pas réaliste d'assumer que les minivans auraient des passagers payants occupant chaque siège à chaque voyage;
- Que pour que les minivans rencontrent la configuration des sièges en vertu de la LVTG, la capacité assise devra être réduite à seulement 9 passagers ce qui aura pour effet de réduire de manière significative les revenus et augmenter les pertes projetées;
- Qu'elle a fourni des chiffres relativement au niveau de passagers au cours des années passées démontrant une augmentation des coûts d'exploitation. TWI a aussi ajouté qu'elle devait faire face à la compétition de l'automobile, Via Rail et Greyhound pour attirer les passagers et qu'elle n'avait pas recouvré depuis les événements du 11 septembre 2001 et de l'épidémie du SRAS;
- Qu'elle dessert une partie importante d'immigrants et ses employés ont été soumis à une formation de sensibilisation de façon à pouvoir servir toute sa clientèle;
- Que si la demande était accordée, cela aurait un impact significatif du fait que le nombre de passagers utilisant ses services serait diminué; et
- Qu'on ne lui a jamais demandé de fournir un service spécialisé s'adressant à des groupes ethniques.

TWI a conclu que:

- Relativement au service proposé, il y avait trop d'inconnus et trop de questions sans réponse;
- La viabilité financière du service proposé était en danger;
- Les études effectuées n'étaient pas impartiales parce qu'elles n'étaient pas indépendantes et que les 4 témoins du public qui ont témoigné ne constituaient pas la preuve de commodité et nécessité publiques sur la route d'autobus la plus achalandée au Canada;
- D'accorder le permis aurait un impact négatif additionnel sur un système déjà en difficulté à cause des événements du 11 septembre 2001 et de l'épidémie du SRAS; et
- Ce que LVL proposait aurait pour effet de miner la politique publique de réglementation du service de transport de passagers et de fragmenter le service de transporteurs publics.



- De 3000 à 4000 personnes vont aux temples chaque fin de semaine et que le service proposé a été offert à la communauté;
- Ils voyagent fréquemment entre Toronto et Montréal par affaires ou pour des raisons personnelles;
- Par le passé, ils ont utilisé des transporteurs illégaux et ne détenant pas de permis comme plusieurs dans la communauté. À l'occasion ils ont utilisé les services de Voyageur et de Greyhound mais ils ont fait face à des barrières linguistiques et religieuses, surtout pour les personnes âgées;
- Ils se sentaient inconfortables et préféreraient voyager avec des gens de la même culture. Ils se sentiraient plus en sécurité parce que le service inclurait les services d'un garde à bord; et
- Ils n'avaient jamais rencontré un conducteur en état d'ébriété quand ils ont utilisé le service des opposantes pas plus qu'ils avaient approché les opposantes afin de demander un service spécial.

Preuve du public - Quatre témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont indiqué que :

- La demanderesse avait déjà obtenu le permis de la province de Québec.
- Il n'y aurait pas de service de bagages ou pour les passagers en chaises roulantes; et
- opposantes;
- transportés comparativement au service actuel fourni par les opposantes à cause du très petit nombre de passagers qui seront Le service proposé n'aurait pas d'impact économique sur les sont pas présentement remplis par les transporteurs existants;
- Le service serait concentré sur un large marché dont les besoins ne multilingue et multiculturel à prix raisonnables et abordables;
- Le service utiliserait de petits véhicules fournissant un environnement sécuritaire ainsi qu'un service de transport avait pas de tranquillité d'esprit;
- La clientèle visée n'utilisait pas le service existant parce qu'il n'y avait pas de tranquillité d'esprit;
- des prix abordables et des vérifications par des tiers;
- catégorie de véhicules différents de ceux des opposantes et offrirait Le service de la demanderesse serait fourni en utilisant une pour les conducteurs et le personnel du terminus d'autobus;
- Le service actuel n'avait pas de politique zéro relativement à l'alcool clientèle couverte par les études;
- Le service d'autobus existant ne rencontrerait pas les exigences de la

La demanderesse a déclaré que:

partance pour Toronto et faisant le compte du nombre de passagers d'origine indienne montant à bord des autobus.

3. Étude consultative de Toronto – une étude des chefs communautaires dans plusieurs temples où on a demandé aux témoins de compléter des formulaires au support de la demande.

# Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2003 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun - LVTC

Loi sur les transports routiers - LTR

**Service sur horaire:** Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

**Service notifié:** Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

**Demanderesse:** 3819349 Canada Inc. (« LVL »)

o/a « Luxury Van Lines »  
Dollard des Ormeaux, QC

**Opposantes:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. Voyageur Corporation

**Demande:**

Il s'agissait d'une demande de permis de transport extra-provincial sur horaire entre Toronto et Montréal utilisant des véhicules de catégorie « D » tel que ce type de véhicule est défini dans les règlements adoptés en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Il n'y aurait aucun embarquement ou de débarquement de passagers en route sauf à Toronto et à Montréal.

**Preuve de la demanderesse:**

La demanderesse a déclaré que le service s'adresserait principalement à « une population ethnique importante en provenance du sous-continent indien ». La demanderesse s'est appuyé sur les résultats de trois études qui ont été préparées en prévision de la présente demande. Le but de la demanderesse était d'offrir un environnement très amical au public voyageur en général et plus spécifiquement aux membres de la population ethnique qui avaient de la difficulté à communiquer leurs besoins en anglais ou en français. Les résultats des trois études étaient:

1. Étude Montréal Intercept - une étude de 50 personnes d'origine ethnique à trois endroits différents dans le grand Montréal pour identifier et quantifier le besoin pour un service de transport par autobus amélioré.
2. Étude observationnelle du trafic réel de Montréal - une étude observant les passagers montant dans des autobus à Montréal en

Frais à être payés: 600\$  
À la Commission  
À la Plaignante 100\$

File: 46057-RE(2)

Transstar M.E. Inc.  
Bradford, ON

Plainte:

Plaignante: *commun*  
Floyd Sinton Limited  
Les permis de transport ont été annulés

Décision:

Frais à être payés: 900\$  
À la Commission  
À la Plaignante 750\$

File: 46057-RE(1)

Transstar M.E. Inc.  
Bradford, ON

Plainte:

Plaignante: *commun*  
Terra Nova Coach Tours Inc.

Décision:

Frais à être payés: 900\$  
À la Commission  
Demande rejetée

File: 45687-RE(3)

Viagiatore Coach Lines Inc.  
Vaughan, ON

Plainte:

Plaignante: *commun*  
Floyd Sinton Limited  
Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

Décision:

Frais à être payés: 900\$  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission

Opus Canada Holdings Corp. Toronto, ON

File: 46127-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

commun

Calissada Investments Ltd.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

A la Commission

A la Plaignante

2,100\$

500\$

File: 46123-RE(2)

Edward & Ruth Peters  
Lindsay, ON

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis

Trinity Taxi and Livery Services Ltd.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

A la Commission

1,100\$

File: 46133-RE(1)

Santos Travel Agency Inc.  
London, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

commun

Robert Q's Airbus Inc.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

A la Commission

400\$

File: 45967-RE(2)

Clifford Spratt  
o/a The Stars Luxury Limousine  
North Bay, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

commun

N.B. Limousine & Charter Service

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

A la Commission

1,100\$

File: 45991-RE(1)

Terra Nova Coach Tours Inc.  
Bradford, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

commun

Angel Tours & Entertainment Inc.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Décision:

Frais à être payés:

15



**File: 39146-RE(1)**

**First Choice Limousine Service Ltd.**  
Toronto, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

**commun**  
**Plaignante:** GTA Crew Services

**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 500\$

**File: 46157-RE(1)**

**Anthony S. Kim**  
o/a Royal Tours Canada  
Toronto, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

**commun**  
**Plaignante:** Personal Touch Tours Ltd.

**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 500\$

**File: 46168-RE(1)**

**Meadowdale Bible Baptist Church**  
Mississauga, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

**commun**  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.

**Décision:** Requête rejetée

**Frais à être payés:** Aucun

**File: 46131-RE(1)**

**Rose Moreira**  
o/a R.J. Travel Centre  
London, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en

**commun**  
**Plaignante:** Robert Q's Airbus Inc.

**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

Can-Am Express Inc.  
Thornhill, ON

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignante: Maxima Tours Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 400\$  
À la Plaignante 750\$

File: 45971-RE(1)

DRL Coachlines Ltd.  
Dartmouth, NS

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 650\$

File: 46096-RE(2)

Domenic Caruso  
o/a Trans America Coach Lines  
Newmarket, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Plaignante: Angel Tours & Entertainment Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 500\$  
À la Plaignante 100\$

File: 46058-RE(1)

Pasqualina Di Chiara  
o/a DJ Motor Coach  
Etobicoke, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Plaignante: Angel Tours & Entertainment Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 500\$  
À la Plaignante 100\$

# **Résumés – Demandes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun**

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

**File: 45828-RE(1)**

**Plainte:** 1382941 Ontario Ltd.  
o/a R & L Charters  
Bancroft, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 250\$  
A la Commission

**File: 46132-RE(1)**

**Plainte:** 634597 Ontario Inc.  
o/a Acadia Travel  
London, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Robert Q's Airbus Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 400\$  
A la Commission

**File: 46125-RE(1)**

**Plainte:** Kenneth Andrews  
o/a Lanark Taxi  
Lanark, ON

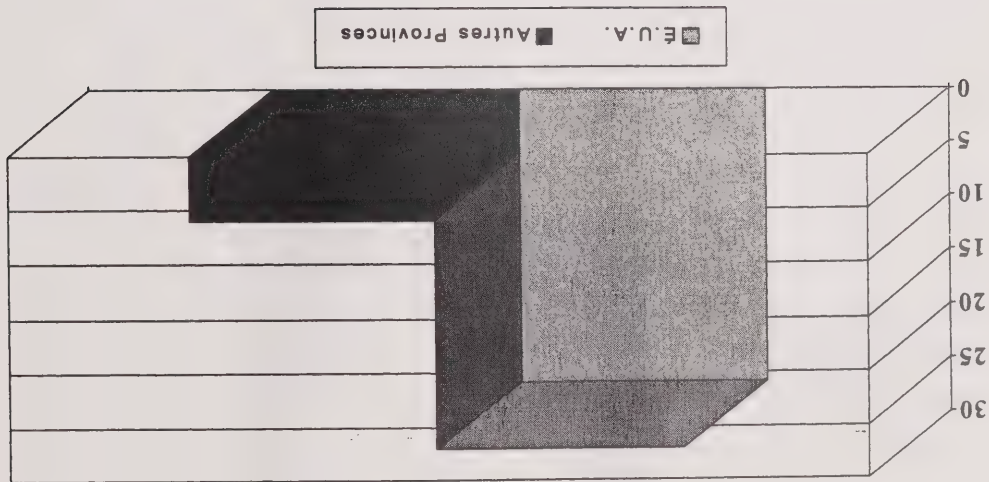
**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Access Taxi - a Division of Branch Finance Corporation Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 400\$  
A la Commission

\_\_\_\_\_





# Demandes de permis spéciaux



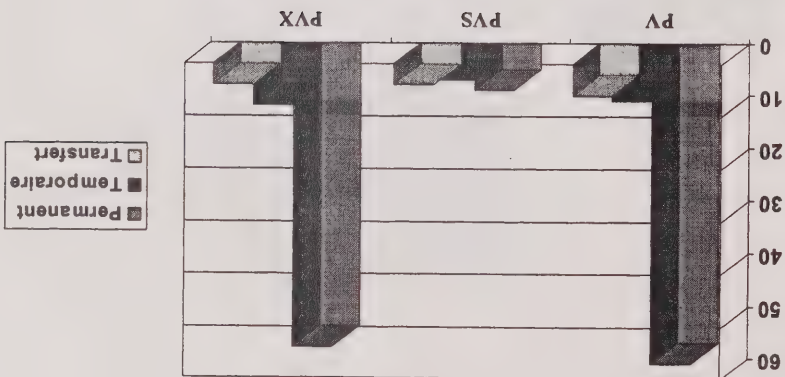
## JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

E.U.A. 27  
Autres Provinces 6

TOTAL

33

# Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	57	5	54	116
Temporaire	7	3	8	18
Transfert	6	4	4	14
TOTAL	70	12	66	148

Légende:  
PV  
PVS  
PVX

Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)  
Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)  
Demandes de permis en vertu de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

# **INFORMATION FINANCIÈRE** **POUR L'ANNÉE 2003**

## **Revenus/Recouvrements**

Frais de dépôt/demandes	42,560\$
Frais de dépôt/oppositions	13,600\$
Frais d'audiences imposés	16,172\$
Demandes de permis spéciaux	4,640\$
Echange américain	2,489\$
<b>Total</b>	<b>79,461\$</b>

## **Dépenses**

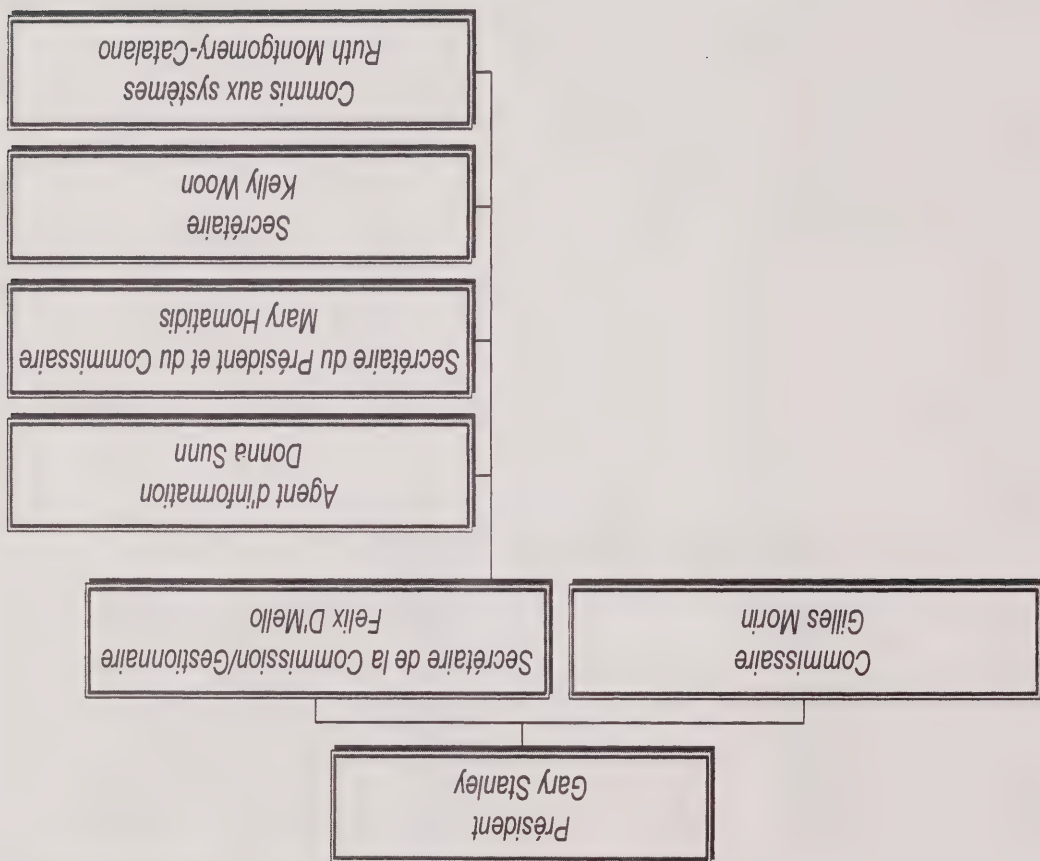
Salaires et avantages sociaux	343,744\$
Voyages et communications	25,384\$
Équipement et fournitures	52,285\$
<b>Total</b>	<b>421,413\$</b>

## **Coût net d'exploitation**

**341,952\$**

## Organigramme

(au 31 décembre 2003)





La Commission opère principalement avec un personnel à temps partiel; notre priorité demeure de fournir un service efficace et ponctuel aux intervenants ainsi qu'au public.

Gary R. Stanley  
Président

## Message du Président

Comme par les années passées, le focus principal de la Commission a continué d'être l'adjudication de demandes présentées en vertu de l'article 6 (demandes de nouveaux permis ou de privilèges additionnels) et des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (demandes de révision et de sanction). Ces audiences ont été complétées de manière rapide et il est à noter que moins de demandeurs ont utilisé les services d'avocats, de ce fait réduisant de manière substantielle les coûts globaux pour ceux qui ont participé aux audiences.

En vertu des mesures de performance et des objectifs contenus dans son plan d'affaires, la Commission continue à émettre ses décisions moins de deux semaines après la conclusion de l'audience.

Les intervenants auprès de la Commission ont été sévèrement affectés par l'économie au cours de l'année 2003. Dans six grandes villes canadiennes durant la période de mars à octobre, les revenus provenant du tourisme ont chuté de plus de 1 milliard de dollars du fait de la peur engendrée par le virus du SRAS, la guerre en Irak et par un dollar canadien fort. Pour la même période à Toronto, les revenus provenant du tourisme ont chuté de 153 millions de dollars comparativement à la même période l'année précédente, ce qui a constitué le déclin le plus important au pays.

Ceci a eu un impact sur les opérations de la Commission alors que nos intervenants se concentraient sur leurs opérations afin de se garder à flot. Il y a eu moins d'audiences publiques et de demandes requérant des décisions écrites que par les années précédentes. De plus, la Commission émet normalement des permis spéciaux aux transporteurs américains venant en Ontario pour le week-end du 4 juillet, à Toronto pour le festival annuel Caribana et pour d'autres événements similaires. Cependant, en 2003 seulement trente-trois permis spéciaux ont été émis, soit une chute de 63%. Ces facteurs ont eu pour résultat que les revenus provenant des demandes et des oppositions ont diminué de 42%.

La Commission ne peut prévoir les coûts annuels des audiences du fait qu'elles sont imprévisibles et varient d'année en année. Cependant, la Commission continue à recouvrer les coûts reliés au processus d'audiences et les comptes en souffrance sont référés aux services juridiques du Ministère des transports pour recouvrement. La Commission tente par tous les moyens de contrôler ses dépenses et pendant l'année 2003 la Commission a réussi à réduire ses coûts d'opérations de 9%. Pendant l'année 2003 la diminution de 48% des revenus totaux et des recouvrements a fait que les coûts nets d'exploitation de la Commission ont en fait été plus élevés que l'année précédente. Sur une note plus positive, la Commission a constaté une augmentation de ses activités jusqu'à date en 2004.

Pendant l'année 2003, la Commission a tenu des audiences publiques à travers la province et a continué sa pratique actuelle de tenir des audiences pendant la soirée afin d'accommoder les demandeurs ainsi que les membres du public désirant assister en tant que témoins au support des demandes.

# La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

## Membres de la Commission (au 31 décembre 2003)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

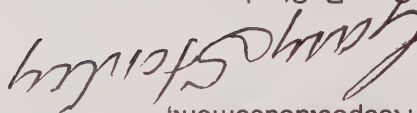
L'honorable Harinder Takhar, ministre des transports

A:

Monsieur:

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2003.

Respectueusement,



Gary R. Stanley  
Président



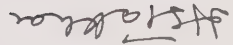
A:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission  
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31  
décembre 2003.

Respectueusement,



Harinder S. Takhar  
Ministre

# Table des matières

4	La Commission .....
5	Message du président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2003 .....
9	Demandes reçues .....
10	Demandes de permis spéciaux traitées .....
11	Demandes de permis reçues par région .....
12	Résumés de demandes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun .....
17	Résumés de décisions rendues .....



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2003







---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2004



## ***Table Of Contents***

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	7
Financial Information 2004 .....	8
Applications Received .....	9
Special Authorities Processed .....	10
Applications Received by Region .....	11
Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the <i>Public Vehicles Act</i> .....	12
Summaries - Reasons for Decisions .....	14



To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2004.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'H S Takhar', with a stylized flourish at the end.

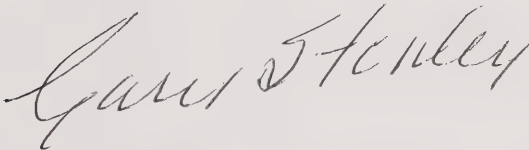
Harinder S. Takhar  
Minister



To: The Honourable Harinder S. Takhar  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2004.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script, reading "Gary Stanley".

Gary R. Stanley  
Chair

---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup>. Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2004)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

---

## *Message from the Chair*

The Ontario Highway Transport Board is a quasi-judicial, arm's length agency of the Government of Ontario, reporting to the Minister of Transportation. The Board's stakeholders are the for-hire, inter-city bus industry.

The Board deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 applications deal with the suspension or cancellation of existing operating licences and Section 11 applications deal with unlicensed operations.

After examining all the documents that were submitted by the parties with the application, the Board may determine that a written hearing will satisfy the requirements of natural justice and an oral hearing to determine the matter is not necessary. This process dramatically decreases the costs to the parties and the time involved.

In other applications, where the Board decides this not to be the case, a public hearing is held to determine the matter. These hearings are conducted throughout the province and at the convenience of the parties involved. Many of these hearings were conducted without the use of legal counsel thereby reducing the over-all costs for the participants.

In addition, the Board issues special authorities to carriers, domiciled outside the Province of Ontario, that come into Ontario for a specified trip. Out-of-province applicants are encouraged to apply for permanent authorities.

With the change of the legislation in 1996, the industry has been self-regulating and the Board continues to process applications for new authorities and complaints. However, during 2004, and continuing into 2005, the Board has received an increasing number of complaints, lodged by the industry under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, against limousine companies. These complaints have alleged that certain limousine companies, particularly those operating the large stretch-limousines, were not properly licensed under the *Public Vehicles Act*.

For the first time during this year an allegation was made under Section 2 of the *Public Vehicles Act* against the federal government for allegedly arranging transportation by means of an unlicensed carrier. The Attorney General of Canada's office argued that Her Majesty the Queen in Right of Canada benefits from "statutory immunity". The Board accepted this argument but at the same time expressed its opinion that any government should have the public interest as a priority and they should comply with the laws. The Board was encouraged to hear that Public Works Government and Services Canada would endeavour to only use the services of licensed carriers in the future.

The total number of applications received by the Board fluctuates from year to year. In 2004, the number of regular applications increased over the previous year by 27% and the number of applications for special authorities increased by 21%.

The application process of the Board is intended to be self-financing and our top priority is efficient service to both the public and the industry. Applications are expedited within the

---

timeline as set out in the Board's Practices and Procedures and all decisions are issued promptly. Under the performance measures and targets set out in the Board's Business Plan, we are committed to issuing at least 90% of our decisions within fourteen days of the last day of the hearing. I am pleased to report that this target was met in 2004.

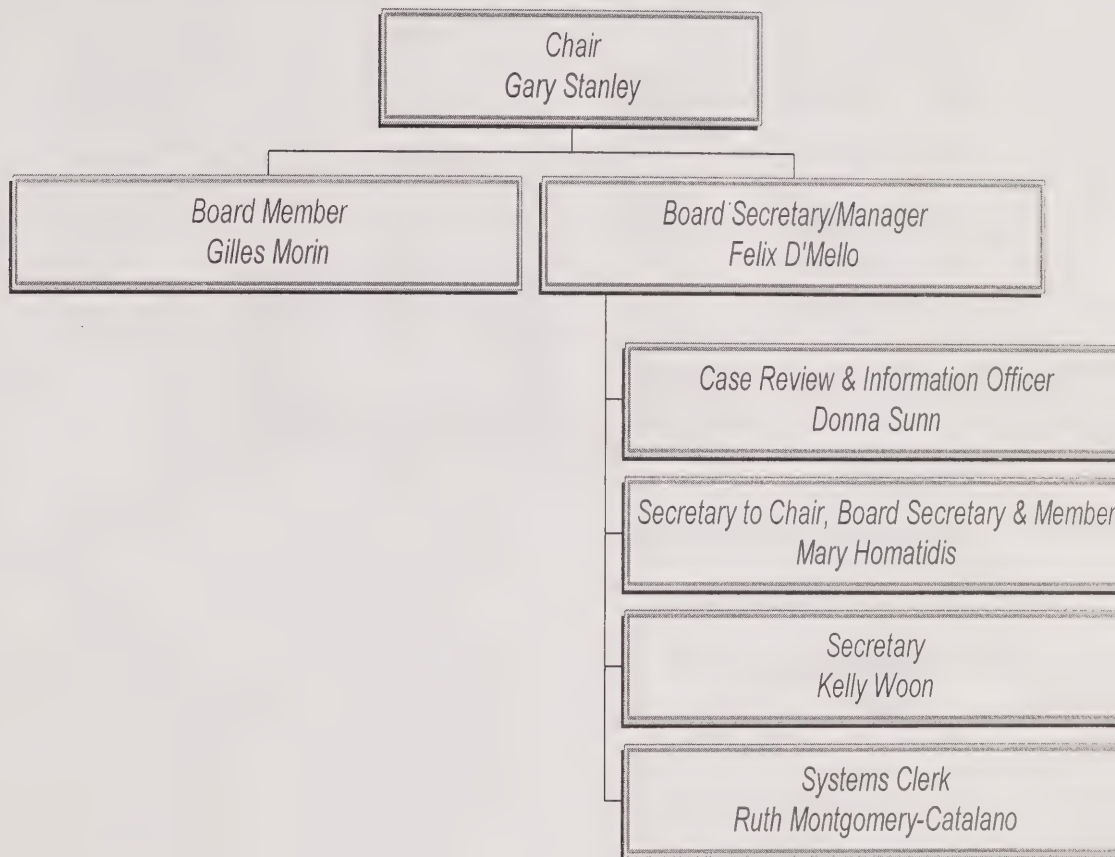
In the coming years, the Board will continue to serve the public in an efficient manner to ensure that the for-hire, inter-city bus system in the Province of Ontario operates to the benefit of the public.

Gary R. Stanley  
Chair



# *Organizational Chart*

*(at December 31, 2004)*



## **FINANCIAL INFORMATION**

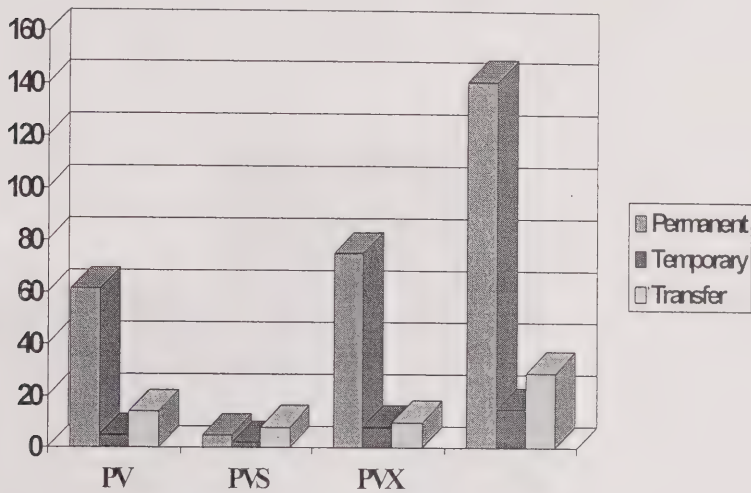
<b><u>Revenues/Recoveries</u></b>	<b><u>2004</u></b>	<b><u>2003</u></b>
Filing Fees	\$ 70,084	\$ 56,160
Costs Assessed at Hearings	32,103	16,172
Special Authorities	5,650	4,640
U.S. Exchange	<u>2,159</u>	<u>2,489</u>
<b>Total</b>	<b><u>\$109,996</u></b>	<b><u>\$ 79,461</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$306,110	\$343,744
Travel and communication	39,845	25,384
Equipment and supplies	<u>55,645</u>	<u>52,285</u>
<b>Total</b>	<b><u>\$401,600</u></b>	<b><u>\$421,413</u></b>

<b>Net Cost of Board's Operations</b>	<b><u>\$291,604</u></b>	<b><u>\$341,952</u></b>
---------------------------------------	-------------------------	-------------------------

## Applications Received

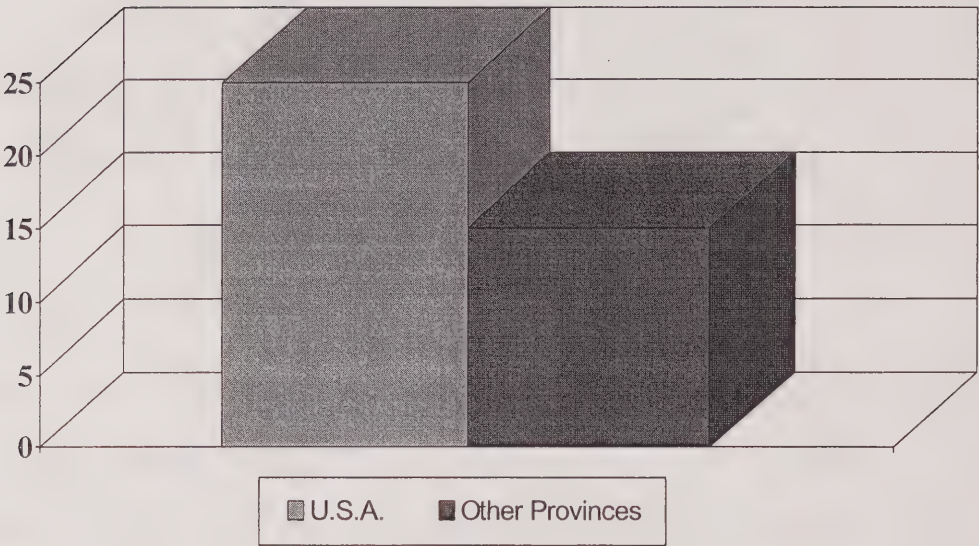


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	61	5	75	141
Temporary	5	2	8	15
Transfer	14	8	10	29
<b>TOTAL</b>	<b>80</b>	<b>15</b>	<b>93</b>	<b>188</b>

### Legend:

- PV                      Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
- PVS                    Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX                    Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

# Special Authorities Processed



**APPLICANTS' HOME BASE**

U.S.A.	25
Other Provinces	<u>15</u>
TOTAL	40



# Applications Received by Region

Alberta  
2

Manitoba  
1

Northwestern  
7

Northern  
13

Quebec  
16

Outside Ontario 33

Alberta	2
Manitoba	1
Quebec	16
U.S.A.	14

## Ontario-Regional Boundaries

Central Region 85

Barrie	3
Durham	4
Halton	4
Hamilton	6
Niagara	7
Peel	11
Toronto	29
York	22

Northern Region 13

Cochrane	7
Manitoulin	2
Parry Sound	2
Sudbury	2

Southwestern Region 21

Brant	1
Bruce	1
Essex	10
Middlesex	6
Oxford	1
Wellington	2

Northwestern Region 7

Kenora	5
Thunder Bay	2

Eastern Region 29

Frontenac	2
Hastings	8
Leeds & Grenville	2
Ottawa	10
Prescott & Russell	2
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	3

Eastern  
29

Central  
85

Southwestern  
21

U.S.A. 14

---

## **Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act**

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

1324474 Ontario Ltd.  
o/a Ontario Coachway  
Belleville, ON

File: 46136-RE(1)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of its operating licence		
<b>Complainant:</b>	McCoy Tower Limousine		
<b>Decision:</b>	Application dismissed		
<b>Costs assessed:</b>		To the Board	\$ 400

1343476 Ontario Inc.  
o/a Prestige Limousine & Shuttle Service  
Ottawa, ON

File: 46226-RE(1)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>		
<b>Complainant:</b>	Sovereign Sedan & Limousine		
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately		
<b>Costs assessed:</b>		To the Board	\$ 1,703

1382941 Ontario Inc.  
o/a R & L Charters  
Bancroft, ON

File: 45828-RE(2)

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of its operating licence		
<b>Complainant:</b>	O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.		
<b>Decision:</b>	Application dismissed		
<b>Costs assessed:</b>		To the Board	\$ 250

4096231 Canada Inc.  
o/a Les Autocars ADS  
Sherbrooke, QC

File: 45212-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Autobus LPR Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 650

941161 Ontario Limited  
o/a McCoy Tower Limousine  
Kingston, ON

File: 46237-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Ontario Coachway  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

Essex County Tours Corp.  
Pelee Island, ON

File: 46234-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** C. A. Bailey Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

Public Works and Government Services Canada  
Gatineau, QC

File: 46251-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Sovereign Sedan & Limousine  
**Decision:** Application dismissed  
**Costs assessed:** No costs assessed

Robert Q Airbus Inc.  
London, ON

File: 44409-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Route Express Inc.  
**Decision:** Application dismissed  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,650  
To the Complainant \$ 750

---

## Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2004 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	P.V.A.
Motor Vehicle Transport Act:	M.V.T.A.
Scheduled Service:	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
Chartered Trip:	A bus transportation service exclusively for a group of persons.

---

<u>Applicant:</u>	1382941 Ontario Inc. o/a R & L Charters ("R & L") Bancroft, ON	<u>File: 45828-B/C</u>
Respondent:	Trentway-Wagar Inc. ("TWI")	
Application:	Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from the City of Kawartha Lakes and the County of Peterborough.	
Applicant's Case:	R & L, a small family business, runs a school bus operation and also operates a few coaches. It specializes in organizing bus tours and it was seeking an expanded territory to serve the public who were constantly requesting this type of service. R & L believed that the tour business was needed and it could assist various groups in planning financially feasible trips. It would not be a potential economic threat to TWI. It would not expand its fleet though there was the possibility of a few upgrades. It would ensure that the growth of the company would be done responsibly.	

Twenty-one public witnesses testified in support of the applications including travel agents, clubs, associations, groups, businessmen, teachers, students, seniors, etc. Their evidence can be summarized as follows:



- they wanted an alternate choice for their transportation needs that was currently not available. This would ensure that competitive rates would be available;
- they, especially the seniors, were unwilling or unable to travel to another location to get on the bus, and preferred a direct pick-up from their home base;
- they preferred dealing with R & L because of its expertise in organizing smaller groups to fill a coach for a tour;
- they had good experiences with R & L in the past, and wished to continue using their services from the expanded area in the future;
- there was a shortage of buses in many instances; and
- they preferred dealing with a smaller company because they got more personal attention.

#### **Respondent's Case:**

TWI provided the Board with information about its equipment, schedules, revenues, tariffs, discounts, advertisements and customer bookings. It stated that profits had not been good since September 11, 2001 and the SARS epidemic in 2003 had affected school tours and the Asian bus tours. TWI alleged that there are price wars in a tight market, resulting in non-compensatory rates which do not cover the rising costs of doing business. TWI was no longer in the tour business, i.e. putting tour packages together. TWI felt that you could not be a tour and bus operator at the same time, as other bus companies would not trust you. TWI stated that other licensed carriers did not oppose the applications simply because they were embarrassed about their financial statements. TWI alleged that if the licences were granted, R & L would undercut the current market rate which in turn would impact the cost of doing business. It further alleged that R & L had failed to meet the statutory test of public need and convenience. Buses were currently available and there was no allegation of excessive charging by TWI, and the applications should therefore be denied.

#### **Decision:**

When making its decision, the Board considered the need and convenience of the public, the viability of the proposed service and the economic impact on TWI if the licences were granted.

#### The Public Need

The Board concluded that a portion of R & L's business was derived from assembling tours, and it wanted to extend this service to the public in Kawartha Lakes and Peterborough County. It was obvious to the Board that R & L had the ability to assemble tours for seniors, clubs, etc. even though, at times, the numbers were not there. As TWI did not offer packaged tours, it was the Board's opinion that R & L had proven the public need for individual and packaged tours and that aspect of the application was granted.

With respect to the public need where only one fare is charged for chartering the bus, the Board concluded that the public evidence in this regard was not overwhelming or substantial. However, the public that testified were not large corporate clients, and their needs

would be well served by R & L as TWI primarily served a corporate clientele. These were groups that could not fill a bus on their own, could not afford TWI's rates and drove their own vehicles to a destination or a pick-up point to meet R & L.

#### The Viability of the Proposed Service

R & L is a family business that has been in existence for 30 years. Its overall financial viability appeared to be positive with good terminal facilities, well maintained vehicles and a good safety record. The Board concluded that R & L was a well-managed, innovative, safety-minded and community involved carrier that deserved a licence to serve the area applied for.

#### The Impact on TWI if the Licences were Granted

TWI did not provide the Board with any financial evidence of the economic impact on its operations if the applications were granted. Without such information, the Board could not ascertain what economic impact, if any, it would sustain. The Board concluded that TWI was the sole charter operator in the area applied for as many other operators were no longer active.

Based on the public evidence, the Board concluded that there was a need to serve the public in predominantly rural areas and in some instance the urban centres. The need was to serve the public that is elderly, not affluent and who needed the choice of a second carrier.

**The applications were granted to operate all class of vehicles but limited to only three Class "A" public vehicles.**

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>941161 Ontario Limited o/a McCoy-Tower Limousine ("Tower") Kingston, ON</b>	<b><u>File: 46237 &amp; A</u></b>
<b><u>Respondents:</u></b>	1. McCoy Travel Limited 2. 1324474 Ontario Ltd. o/a Ontario Coachway ("Coachway")	
<b><u>Application:</u></b>	Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from points in the Counties of Frontenac, Prince Edward, Hastings, Lennox and Addington and Leeds & Grenville.  As a result of an amendment by the applicant to restrict the application to Class "D" vehicles only, with a maximum seating capacity of 11 passengers exclusive of the driver, McCoy Travel Limited withdrew its objection to the applications.	
<b><u>Applicant's Case:</u></b>	Tower commenced a part-time limousine service in Kingston in 1998. In 2000, Tower acquired five vehicles and customer lists from McCoy Travel Limited and has continued this business since that time. With an increase in its business, Tower opened a satellite office in	

Belleville. It was only in July 2004 that Tower became aware of public vehicle operating licence requirements and has diligently endeavoured to correct this. Tower stated that the lack of licences was through no fault of their own and it had relied on legal advice at all times. Tower contended that it had been in business over the years and its operation had not had any economic impact on Coachway. Seven members of the public supported the applications. They had used the services of Tower and wanted to continue to use them if they got their licences.

**Respondents' Case:**

Coachway alleged that:

- it operates a regularly scheduled service in some of the geographic areas covered by the applications;
- it also operates chartered services from these areas;
- the majority of its business is derived from its shuttle service to the airport;
- it has suffered an adverse economic impact since Tower commenced operations;
- existing competition and tight market conditions have been further exacerbated by the emergence of Tower;
- Tower has been operating and continues to operate the service without the authority to do so;
- Tower's financial forecast is not accurate and consequently the company would struggle to remain economically viable; and
- there was no significant public support for the service.

**Decision:**

These were applications for chartered trips which are intended to transport groups of people such as clubs, associations, etc. on a trip where only one fare would be charged for chartering the bus. When making its decision the Board considered the public need, the fitness of the applicant, the convenience to the public and the economic impact on Coachway if the licences were granted.

With respect to the allegation that Tower had been operating in contravention of the laws, the Board relied on an Order in Council, dated July 15, 1984 which asks the Board to take into consideration that an applicant should not be disqualified on the basis of alleged violations, if the applicant demonstrates a genuine and conscientious effort to comply with the laws. It was the Board's opinion that Tower was indeed making a genuine effort to legalize its business.

Seven members of the public supported the application stating that they had used the services of Tower, were happy with the service and would continue to use the service if Tower was licensed. The Board emphasized that Coachway had failed to provide the Board with financial evidence to support its allegation that it would be economically impacted if the licenses were granted. Coachway continuously alleged that its scheduled services would be impacted as the majority of its business and its primary source of income was derived from its shuttle services to the Lester B. Pearson International Airport. No mention was made of the impact on its charter business in the market that Tower has applied for.

In the Board's opinion, Coachway did very little charter business and consequently it would not be economically impacted by Tower's applications.

**The applications were granted with appropriate restrictions.**

**Applicant:** **Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")** **File: 32250-A12/13**  
**Acton, ON**

**Respondents:**

1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")
2. Hammond Transportation Limited ("Hammond")

**Application:** Intra and extra-provincial applications to transport passengers on a chartered trip from points in the County of Simcoe.

**Applicant's Case:** Denny Bus Lines Ltd. has been in business since 1960. Denny's goals were to expand its high quality service, and offer a choice both to its established market and the new emerging market in Simcoe. Denny contended that the area was not well served by carriers, that there was a lack of availability of coaches, and there was a desperate need for more carriers in Simcoe. Denny also stated that it was experiencing a growth in the charter business and consequently wished to expand and offer its services to the public in Simcoe.

Six public witnesses supported the applications and stated that:

- there was a shortage of buses in Simcoe;
- Simcoe was a rapidly growing market;
- Denny was a reliable, experienced carrier and provided quality service; and
- Denny's prices were competitive.

For the above reasons, the public felt that Denny's services were needed in Simcoe.

**Respondents' Case:** Sinton stated that:

- it operated at three locations in Simcoe, i.e. Barrie, Collingwood and Craighurst;
- it had operated over 1,000 charters in the year to date out of Simcoe. It also operated around 400 school bus trips each month;
- Denny would be an economic threat if it were licensed;
- there was no public evidence with respect to the need for school buses; and
- the business in Simcoe was its "bread and butter" and all its facilities, employees and equipment was based there.

For these reasons the applications should be denied.



Hammond testified that:

- it had been in business in Simcoe since 1971;
- it was fully licensed out of Simcoe and offered a wide range of services;
- charter business had fallen in the last two years resulting in only 50% utilization of its coaches;
- the public evidence was only with respect to the need for coaches;
- with 20% of its revenues being derived from charters and only a 4% profit average, any cuts into the chartered market would have an immediate and significant impact on its operations; and
- the public evidence did not express a need for the service and the applications should be denied.

### **Decision:**

The Board concluded that:

- Denny, a medium-sized company, was endeavouring to expand its authorities to increase its efficiency and utilization of equipment. Simcoe's population is expanding rapidly and Denny wanted to expand its services in this emerging market. Denny had the financial capacity to provide the service, it had operated in compliance of all laws, and the Board concluded that it had met the fitness criteria, i.e. ready, willing and able to provide the service if licensed to do so.
- The public testified that there was a shortage of equipment in Simcoe. Denny was always their first choice because of its equipment, drivers and service and they wanted to continue this relationship in Simcoe. The Board concluded that the public evidence, while not extensive, had met the statutory test of need and convenience.
- The Board took into consideration that a number of carriers who were licensed in Simcoe had not opposed the applications because the applications would not economically impact their operations. It also concluded that Sinton and Hammond would not be able to serve the entire public need in Simcoe on their own.
- As Denny would not station itself in Toronto, it would be at all times deadheading to Simcoe, and as it would not be charging discounted rates, the Board felt that the economic impact on the respondents would be minimal.

**The Board decided that Denny had met the test of public necessity and convenience and the applications were granted, but restricted to the use of Class "A" coaches only.**

**Applicant:**

**Earl L. Duplassie  
o/a North Shore Transit ("North Shore")  
Manitouwadge, ON**

**File: 46189**

**Respondent:**

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:**

This was an application to transport passengers on a scheduled service between Manitouwadge, White River, Mobert Reserve, Marathon and Thunder Bay on designated highways in Class "D" vehicles only.

**Applicant's Case:**

North Shore proposed to offer a daily service between points in the area applied for. The service would include a door-to-door pick-up and drop-off, and also include a one-night hotel accommodation in Thunder Bay. North Shore predicted that the business would be successful, and it would not impact Greyhound's business because it would be seeking a new type of customer that Greyhound did not currently serve.

Fifteen public witnesses testified in support of the application. They stated that:

- they wanted a better service than the one they were currently receiving from Greyhound;
- rather than drive their own vehicles, it would be more convenient to use the services of North Shore;
- it was inconvenient to get to the highway to meet Greyhound and North Shore's proposed pick-ups in the municipality would be ideal to their needs;
- the service was essential for medical appointments because of the local pick-up, which was not being offered by Greyhound;
- sports teams would use the service, and it would mean that the parents would not have to drive the players to the sports venues;
- seniors had difficulty in driving to meet the Greyhound bus, and wanted the convenience of a local pick-up;
- the cost of a taxi to meet the Greyhound bus at the intersection was getting to be prohibitive; and
- the all-inclusive price package offered by North Shore was preferred to Greyhound's bus-only fare.

**Respondent's Case:**

Greyhound stated that:

- it offered a total of three buses each day in each direction for a total of six buses. This was part of its Trans-Canada service;
- the service was only a break-even operation on most days;
- any reduction in the number of passengers would be an erosion of its service on Highway 17;
- it suggested that North Shore operate a closed door service between Manitouwadge and Thunder Bay or operate an inter-line service to take passengers from the smaller centres to Highway 17 to connect with Greyhound;

- the current load capacity was only 30% between points in the area applied for. Any erosion on the route may cause Greyhound to re-think its current service; and
- it thought that the current service was adequate as the public had not contacted Greyhound with its concerns.

**Decision:**

When making its decision, the Board relied on the following factors:

- the transportation needs of the public;
- the uniqueness or distinction of the proposed service;
- the viability of the proposed service and market sustainability;
- the fitness of the applicant; and
- the impact on the existing carrier if the licence was granted.

The public evidence expressed a need for a service that was currently not available, i.e. dissatisfied with the existing service, the inconvenience of meeting the bus, being dropped off on the highway, the dirty buses, the cost, etc. In the Board's opinion, the needs of the public were not being served and the applicant's proposed service would offer the public a choice of a more convenient method of travel.

The proposed service of the applicant offered a door-to-door service for all passengers. In the Board's opinion, the uniqueness or distinctiveness of this service would serve the needs of the travelling public in the area, particularly the elderly travellers.

The Board had concerns with respect to the financial viability of the operation. However, the Board felt that if the initial investment was restricted, North Shore would reduce its possible financial risks.

Greyhound failed to provide the Board with reliable passenger statistics, i.e. number of passengers it had picked-up or dropped off in the area applied for and consequently the Board was not able to ascertain what losses, if any, it would face if the application was granted. In the Board's opinion, Greyhound did not demonstrate any economic impact on its operations if the licence was granted.

**The application was granted but restricted to the use of only 2 Class "D" public vehicles.**

**Applicant:**

**Doug W. McLeod  
o/a Dream Limo Service ("McLeod")  
Kincardine, ON**

**File: 46238**

**Respondent:**

**Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel")**

**Application:**

An intra-provincial application to transport passengers on chartered trips from the Regional Municipality of Peel and Bruce and Middlesex Counties in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers exclusive of the driver. At the hearing, the application was further amended to only serve the municipalities of Arran-Elderslie, Sauguen Shores, Kincardine and Huron-Kinloss all in Bruce County.

### **Applicant's Case:**

Dream Limo Service offered to limit its operation to the use of stretch limousines only. It currently had only one vehicle with no plans to add to the fleet. The area applied for had no local limousine service and Kunkel was located 60 kilometres away. It was prepared to serve the public, i.e. weddings, corporate and other social needs. It would initiate daily destination trips for shopping, sightseeing or medical appointments. This type of service is not currently available and would not impact Kunkel as it did not provide this type of service. The proposal was financially viable and would offer the public a choice.

Five members of the public supported the application:

- the daily destination trips proposed by Dream Limo service were a particularly interesting concept to the Paisley Chamber of Commerce, especially to assist the seniors for their medical appointments on a regular basis;
- several clubs in the Township of Huron-Kinloss also appreciated the daily destination trip concept as it was currently not available;
- the manager of the Kincardine airport testified that customers used Kunkel's excellent service but felt that it would be beneficial to have another limousine service because of the increased demand and also to offer an alternate choice; and
- a businessperson from Kincardine also wanted an alternate choice because of the difficulty she had had in her dealings with Kunkel.

### **Respondent's Case:**

Kunkel stated that:

- it had always met the public need in the area applied for. It had been in business for over 50 years; it employs local people and is available 24 hours a day, 7 days a week;
- there is no predicted growth in population, and the addition of another carrier would have a negative impact on its operations;
- it doubted Dream Limo Service's ability to provide the service, and its advertising to the public was misleading; and
- limousine service represented only 1% of the passenger transportation business, and Bruce County business was critical for it to survive, and consequently requested the Board to dismiss the application.

### **Decision:**

The Board considered the public need and the economic impact on Kunkel in making its decision.

In the Board's opinion, the public would benefit from having an additional carrier. The proposed daily destination trips demonstrated a public need for a service that was currently unavailable. Kunkel had failed to prove that the granting of the application was not in the public interest. With respect to the economic impact on Kunkel should the licence be granted, Kunkel did not provide the Board with any financial evidence to support this allegation. In the Board's opinion, Dream Limo Service's proposed business is new. Kunkel has not had this business and, consequently, it was not their business to lose.



The application was granted but restricted to the use of only 2 Class "D" vehicles.

**Applicant:** Parkview Transit Inc. ("Parkview") **File:** 45515-A  
Collingwood, ON

**Respondents:** 1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")  
2. Laidlaw Transit Ltd. ("Laidlaw")

**Application:** An intra-provincial application to operate chartered trips from the municipalities of Collingwood, Wasaga Beach and Clearview, all in Simcoe County, in Class "D" vehicles only.

**Applicant's Case:** The public witnesses testified that:

- Simcoe was one of the fastest growing areas in Ontario and would need more services;
- the travel industry expected a growth in the number of trips by student groups that would originate in Ontario;
- they were using Parkview currently, were very satisfied with their service and would like to use them in the area applied for, if it was licensed;
- they were satisfied with Sinton, but thought that they should have a choice of carriers and prices in order to get the best deals;
- they considered Parkview's service reliable, courteous, friendly and one which reacted instantly to emergencies. The drivers were reliable, friendly and courteous; and
- because of the lack of funding, Parkview often donated buses, which was appreciated.

Parkview stated that:

- Laidlaw was not a factor, as it did not effectively service the area applied for in spite of its vast licences. The public was unaware of Laidlaw's services, and consequently, it would not be economically impacted if the application was granted.
- Sinton serves a large area with no restrictions. Its claims of losses in its operations were not tenable. Parkview's special coach would be an advantage to the market because of the discounted price.

**Respondents' Case:** Sinton, a long-time family-owned business, stated that it had met all the needs of the public. It had lost a substantial amount of business when a company cancelled its contract with them and it commenced to provide its own transportation. Sinton stated that it had faced a drop in revenues from 2002 to 2003. It has several facilities, staff and equipment to meet the needs of the public. The market was not substantial as alleged by Parkview and consequently there was no need for an additional carrier to serve the public need.

Laidlaw stated that it did business in Wasaga Beach and Collingwood which would be impacted if Parkview were granted the licence. It also provided the Board with statistics on equipment utilization, advertising market and its charter rates.

It was the opinion of Sinton and Laidlaw that the public need had not been established and therefore the application should be denied.

**Decision:**

Based on the evidence, the Board concluded that the area in question was expanding rapidly and there would be additional demands for passenger transportation services. The public had varying degrees of need. They used Parkview locally and desired to use them for longer trips. They also wanted a choice of carriers and there was a place for all in the market place. The public need was not substantial but, taken as a whole, and in the opinion of the Board, Parkview had met the statutory test of public need and convenience.

The Board then addressed the issue of the economic impact on the respondents if the licences were granted, and finally, why it would not be in the public interest to grant the application.

It was the Board's opinion that Laidlaw's operations would not be impacted at all because it did very little business in the area and its clients would continue to use their services. The Board stated that Sinton failed to provide the Board with reliable financial information and consequently the Board was not able to ascertain the economic impact, if any, it would sustain if the application was granted. The respondents failed to prove that the granting of the application was not in the public interest. The Board was of the opinion that the public would benefit from having an additional carrier.

**The application was granted.**

**Applicant:**

1301923 Ontario Ltd.  
o/a Sovereign Sedan & Limousine  
("Sovereign")  
Ottawa, ON

**File: 46251-RE(1)**

**Respondent:**

Public Works and Government Services Canada ("Public Works").

**Application:**

Sovereign alleged that Public Works had hired the services of an unlicensed carrier to provide passenger transportation and had therefore contravened Section 2 of the *Public Vehicles Act*.

**Applicant's Case:**

Sovereign alleged that Public Works had used the services of Prestige Limousine and Shuttle Service and Caddy Cab Millennium Limousine who do not hold the proper licences to undertake the trips. Sovereign stated that the written conditions of carriage contract with Public Works in fact insisted that the carriers had to hold the valid licences and the contracts would be governed by the laws in force in Ontario. Despite this, Public Works blatantly hired unlicensed carriers, and should therefore be found to have contravened the *Public Vehicles Act* and pay the penalty.

## Respondent's Case:

Public Works stated that:

- Her Majesty the Queen in Right of Canada benefits from "statutory immunity", pursuant to the *Interpretation Act*;
- Her Majesty the Queen in Right of Canada is also entitled to inter-jurisdictional immunity because the Legislature of Ontario is not competent to pass legislation purporting to regulate Her affairs;
- no mandatory Order may be made against the Crown; and
- Sovereign is not an "interested person" for the purpose of the hearing.

## Decision:

The Board stated that:

Section 2 of the *P.V.A.* places the onus on the arrangers of passenger transportation to ensure that they always use the services of licensed carriers. The purpose is to ensure that only licensed, qualified carriers with the proper insurance provide passenger transportation services. This legislation, introduced in 1996, has served the public interest well, resulting in severe consequences for the arranger, i.e. company closures, orders to cease the illegal practice and recovery of assessed costs. By using licensed carriers only, the legislation has ensured the safety of the people of Ontario.

The arranger being charged with contravening the *P.V.A.* in this case is Public Works and represented by the Attorney General of Canada. The Board accepted Public Works' submissions that it had statutory immunity and consequently was not in contravention of the *P.V.A.* However, the Board expressed the following concerns:

- The utilization of unlicensed carriers by Public Works solely on a cost basis and with total disregard for ensuring that the carriers were properly licensed and insured was not in the spirit of the law;
- The fact that the unlicensed carriers may not hold the proper licences, the correct amount of insurance coverage, employ qualified drivers or maintain safe vehicles was of serious concern to the Board;
- The fact that the vehicle involved could be detained by enforcement officers for operating in contravention of the laws resulting in delays or discomfort to the travelling public was quite possible; and
- The Board administers both the provincial and federal statutes with respect to passenger transportation. Consequently, as governments have the public interest as its first priority, they should lead the way with respect to compliance with the laws. After all, a simple telephone call to the Board's offices would eliminate any doubts as to the legality or illegality of an operator. However, in the final analysis, the Board was very encouraged that hence forward Public Works would endeavour to use the services of licensed carriers only.

**The application was denied.**

**Applicant:**

**R.J.C. Connections Transportation  
Service Inc. ("RJC")  
Barrie, ON**

**File: 46216**

**Respondents:**

1. Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")
2. Allandale School Transit Limited ("Allandale")

**Application:**

Transportation of passengers on a scheduled service between the County of Simcoe, the Regional Municipalities of Peel and York and Toronto and limited to Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 7 passengers inclusive of the driver.

**Applicant's Case:**

Thirteen public witnesses testified in support of the application:

- they primarily travelled to the Lester B. Pearson International Airport or Union Station, had used the services of RJC and liked the service and would use its services if it were licensed;
- the majority of the witnesses had not used the services of the respondents and, for those that had used them, have had difficulties with the service;
- RJC offered good equipment, quality drivers, a direct service to the destinations and generally offered an excellent service; and
- if RJC were to be licensed, it would not be an economic threat to the respondents as there was room in the market for more than one company because the market was growing and the community is affluent.

RJC testified that:

- it operated 6 vehicles, offered an on-demand, pre-arranged service and employed fourteen people. It has a preventive maintenance programme and vehicles and driver abstracts are scrutinized very carefully;
- it serves a broad-based clientele - professionals, politicians, businessmen, seniors, travel agents, and individuals;
- its research indicated that there are three distinct markets, i.e. shuttle service, limousines and shuttle plus service, which it provides. It offers a private or semi-private, pre-arranged, on-demand service with newspapers and coffee provided and the passengers are willing to pay the price for this service;
- the respondents do not provide this type of service. They do multiple pick-ups en-route to the airport or the passengers have to get to the bus station to board the bus; and
- in its opinion, there was room for all the companies in the market place. It was not interested in providing the type of service offered by the respondents and it was offering a different choice of service to the travelling public and it would not economically impact the respondents.

**Respondents' Case:**

Allandale stated that:

- it provided a shuttle service to the Lester B. Pearson International Airport from points in Simcoe 24 hours a day. It had been



negatively impacted by the events of September 11, 2001. It advertises its services extensively in the yellow pages, its website and other media. Any loss of business to RJC would impact its operations. It had been struggling to increase its revenues because it relied on its school bus operations to subsidize its airport service. It alleged that RJC had been operating illegally in the past and was continuing to do the same to date.

ONTC stated that:

- it provided seven daily trips, eleven on Fridays and nine on Sundays between Orillia/Barrie and Toronto. It had made huge investments in buses and terminals and any decrease in ridership would have a negative impact on its operations. It did not provide a direct service to the Lester B. Pearson International Airport, but passengers could transfer onto a Go Bus to get to the airport. It has been concentrating on customer service and trying to attract more customers.

The respondents asked the Board to deny the application.

**Decision:**

The Board concluded that ONTC's opposition to the application had no merit. Its service was from terminal to terminal, with no personalized services and with no direct service to the airport. The public demand was for a pre-arranged, on-demand pick-up at a passenger's home and a drop-off at a selected location, a service that ONTC could not provide. In spite of ONTC's very low rates compared to that of RJC, the public still insisted on travelling with RJC. ONTC provided no statistics with respect to loss of revenues should the licence be granted. The Board concluded that there would not be any financial impact.

Allandale also failed to present evidence of any economic impact that the application, if granted, would have on its operations. RJC has been in business for a number of years and has not economically impacted Allandale's operations. The service was different and the clientele was not the same.

The Board concluded that RJC had unknowingly operated without a licence and had immediately applied for the appropriate licence when it became aware of the licence requirements. The public evidence expressed a high level of satisfaction with the services of RJC and they were prepared to pay the premium rate to get the personalized on-demand service.

**The Board, having considered the applicant's fitness, the needs of the public, the level of competition, the adequacy and quality of the existing service and the economic impact on the respondents if the application were granted, concluded that the issuance of the operating licence to RJC would serve public necessity and convenience and the application was granted.**

**Applicant:****Wills Motor Limited ("Wills")  
Binbrook, ON****File: 20178-Y/Z****Respondents:**

1. Cherrey Bus Lines Inc. ("Cherrey")
2. Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel")
3. Maxima Tours Inc.

**Application:**

Intra and extra-provincial applications for chartered trips for and on behalf of MacDonald Tours Inc. ("MacDonald") from points in the City of Hamilton, the Regional Municipalities of Halton, Waterloo and Niagara and the Counties of Grey, Bruce, Huron, Perth, Dufferin, Wellington, Brant, Oxford, Haldimand and Norfolk. The chartered trips were limited to educational tours only.

**Applicant's Case:**

The witness from MacDonald stated that it uses the services of several bus companies for its educational tours. Its primary concern was to obtain quality equipment for its needs. The current operators were unable to meet its needs and very often brokered out the trips to other companies, often resulting in poor quality equipment being provided and the loss of its customers. It was supporting the applications because it wanted the services of a carrier that could guarantee quality equipment. From previous experiences, Wills had provided an excellent service. It had used the services of the respondents in the past but had faced the problems of costs and no guarantees. It needed firm commitments from carriers well in advance so that it could lock-in its prices. It would continue to use the services of the respondents in addition to Wills, if licensed. 80-85% of its business was in the months of May and June and it wanted to ensure quality equipment and that is why it was supporting the applications.

Wills testified that it wanted to ensure that MacDonald always received good equipment and did not mind if the services of the respondents were considered first as it was prepared to handle the overflow. Wills testified that, even after obtaining the licences, it could not foresee any economic impact on the respondents' operations.

**Respondents' Case:**

Cherrey stated that:

- it was licensed to serve the area applied for. It stated that the educational tour business was highly competitive, and very often the tour operators could "tie up" coaches with several carriers before making its decision as to which carrier it should use. Last minute changes due to a drop in interest by the students or due to unforeseen circumstances were also a concern. It could serve all the requests from the public if asked to do so.

Kunkel stated that:

- it was licensed for Grey and Bruce Counties. It had done business for MacDonald in the past but had since had a falling-out as a result of last minute cancellations. It had low utilization of equipment and licensing another carrier would hurt its operations.

---

**Decision:**

The Board was concerned that MacDonald was not being provided the type of equipment that it needed for its use. MacDonald's need for the choice of an additional carrier was, in the opinion of the Board, reasonable as that would safeguard its contracts and avoid loss of future income. Its business was dependant on equipment and service and the Board was satisfied that there was a genuine public need for the service.

The Board stated that the respondents failed to prove that the public would not gain as a result of Wills being licensed. As there was very little financial data provided by the respondents, the Board was unable to ascertain the economic impact they would sustain if the applications were granted. Based on the testimony of Wills and MacDonald, the applications were primarily to provide an additional carrier, and Wills was willing to accept only the overflow of business that the respondents could not accommodate.

**Based on the public need and convenience, and the fact that the economic impact on the respondents would be negligible, the applications were granted.**

n'était pas capable de déterminer l'impact financier sur les opposantes si les demandes étaient accordées. En se basant sur les témoignages de Willis et de MacDonald, les demandes visaient principalement à fournir un transporteur additionnel et Willis était prêt à prendre l'excédent des passagers si les opposantes ne pouvaient pas accommoder MacDonald.

En se basant sur le besoin et la commodité du public et le fait que l'impact économique sur les opposantes sera négligeable, les demandes ont été accordées.



ses exigences et de la perte de clients. Il supportait les demandes d'engagements fermes de la part des transporteurs de façon à ce qu'il puisse fixer ses prix. Il continuerait d'utiliser les services des opposantes et ceux de Willis si le permis était accordé. Entre 80 et 85% de ses affaires sont faites dans les mois de mai et juin et il voulait s'assurer d'obtenir de l'équipement de qualité et c'est pourquoi il supportait les demandes.

Willis a témoigné qu'il voulait s'assurer que MacDonald aura toujours de l'équipement de qualité et qu'il lui importait peu si les services des opposantes venaient en premier du fait qu'il était prêt à desservir l'excédent de passagers. Willis a témoigné que, même après avoir obtenu les permis, il ne voyait pas l'impact économique sur les opposantes.

## Preuve des opposantes:

Cherrey a déclaré que:

- Il détient les permis pour desservir le secteur faisant l'objet de la demande. Il a déclaré que le secteur des tours pédagogiques était très compétitif et que très souvent les organisateurs de tous réserves des autobus auprès de plusieurs transporteurs avant de prendre une décision à savoir quel transporteur ils vont choisir. Cherrey s'est dit préoccupée par des changements de dernière minute à cause d'une chute de l'intérêt des étudiants ou à cause de circonstances imprévues. Il pourrait faire face à toutes les demandes du public si cela était nécessaire.

Kunkel a déclaré que:

- Il détenait les permis pour desservir les comtés de Grey et Bruce. Il a fait affaire avec MacDonald par le passé mais qu'ils se sont brouillés depuis à cause d'annulations à la dernière minute. Il a avisé que le taux d'utilisation de son équipement était bas et que d'émettre un permis à un autre transporteur nuirait à ses opérations.

## Décision:

La Commission s'inquiétait que MacDonald ne puisse obtenir le type d'équipement dont il avait besoin. Le besoin de MacDonald d'avoir le choix d'un transporteur additionnel, était de l'opinion de la Commission raisonnable du fait que cela assurerait la sauvegarde de ses contrats et éviterait des pertes futures. Son entreprise dépendait de la disponibilité de l'équipement et du service et la Commission était satisfaite qu'il y avait un besoin réel pour le service de la part du public.

La Commission a déclaré que les opposantes n'ont pas prouvé que le public n'y gagnerait pas si Willis obtenait les permis. Du fait que les opposantes ont fourni très peu de données financières, la Commission

**Décision:**

La Commission a conclu que l'opposition de ONTC n'avait pas de mérite. Les services offerts sont de terminus à terminus sans service personnalisé et sans service direct vers l'aéroport. Le public demandait un service pré-arrangé, sur demande avec embarquement à la résidence et débarquement à un endroit sélectionné, un service que ne peut offrir ONTC. En dépit des tarifs très bas de ONTC comparés à ceux de RJC, le public voulait quand même voyager avec RJC. ONTC n'a pas fourni de statistiques relativement à la perte de revenus si le permis était accordé. La Commission a conclu qu'il n'y aurait d'impact économique.

Allandale n'a pas présenté de preuve d'impact économique sur ses opérations si la demande était accordée. RJC est en opérations depuis un certain nombre d'années et cela n'a pas eu d'impact économique sur les opérations d'Allandale. Le service est différent et la clientèle est différente.

La Commission a conclu que RJC avait opéré sans le savoir sans déténir le permis requis et a immédiatement déposé la demande afin d'obtenir le permis requis lorsqu'il a appris les exigences de détenir un permis de transport. Le public a exprimé un haut niveau de satisfaction envers le service offert par RJC et il était prêt à payer un tarif plus élevé pour obtenir un service sur demande et personnalisé.

La Commission, ayant considéré l'aptitude de la demanderesse, les besoins du public, le niveau de compétition, la suffisance et la qualité du service existant et l'impact économique sur les opposantes si la demande était accordée, a conclu que l'émission d'un permis à RJC servirait la nécessité et la commodité publiques et la demande a été accordée.

**Demanderesse:**

**Willis Motor Limited («Willis»)**  
**Brinbrook, ON**

**Dossier: 20178-Y/Z**

**Opposantes:**

1. Cherrey Bus Lines Inc. («Cherry»)
2. Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)
3. Maxima Tours Inc.

**Demande :**

Demandes de permis de transport noisé intra et extra-provincial pour le compte de MacDonald Tours Inc. («MacDonald») à partir de la ville de Hamilton, les municipalités régionales de Halton, Waterloo et Niagara et les comtés de Grey, Bruce, Huron, Perth, Dufferin, Wellington, Brant, Oxford, Haldimand et Norfolk. Les voyages se limitaient à des tours pour des fins pédagogiques seulement.

**Preuve de la  
demanderesse:**

Le témoin de MacDonald a déclaré qu'il utilise les autobus de plusieurs compagnies de transport pour ses tours pédagogiques. Sa préoccupation principale est d'obtenir des autobus de qualité. Les compagnies actuelles n'étaient pas capables de rencontrer ses besoins et très souvent ils ont sous-contraté les voyages à d'autres compagnies, ayant comme résultat que l'équipement ne rencontraît

sur le marché pour plus d'une compagnie parce que le marché était en croissance et que la communauté était nantie.

RJC a témoigné que :

- Il opère 6 véhicules qui sont offerts sur demande et pré-arrangé et emploie quatre personnes. Il a un programme d'entretien préventif et les dossiers des véhicules et des conducteurs sont scrutés avec soin;
- Il dessert une vaste clientèle – des professionnels, des politiciens, des gens d'affaire, des personnes à la retraite, des agents de voyages et des individus;
- Ses recherches indiquent qu'il y a trois marchés distincts: un service de navette, des limousines et un service de navette plus, lequel il offre. Il offre un service privé ou semi-privé, pré-arrangé et sur demande accompagné de journaux et de café et les passagers sont prêts à payer le prix pour ce service;
- Les opposantes n'offrent pas ce service. Ils font des arrêts multiples en route vers l'aéroport ou les passagers doivent se rendre au terminus d'autobus pour prendre l'autobus; et
- Il est d'avis qu'il y a de la place pour tout le monde sur le marché. Il n'est pas intéressé à offrir le service donné par les opposantes et il offre un choix différent de service au public voyageur et il n'aurait pas d'impact économique sur les opposantes.

**Preuve des opposantes :** Allandale a déclaré que:

- Il offre un service de navette 24 heures par jour en direction de l'aéroport international de Lester B. Pearson à partir de points dans Simcoe. Les événements du 11 septembre 2001 ont eu un impact négatif sur ses opérations. Il publit ses services de manière extensive dans les pages jaunes, sur son site web et dans les autres médias. Toute perte de clientèle au profit de RJC aurait impact sur ses opérations. Il fait des pieds et des mains pour augmenter ses revenus; ses services de transport scolaire supportent son service aéroportuaire. Il a allégué que RJC a opéré illégalement par le passé et qu'il continuait de le faire jusqu'à ce jour.

ONTC a déclaré que:

- Il offre sept voyages quotidiens, onze les vendredis et neuf les dimanches entre Orillia/Barrie et Toronto. ONTC a fait des investissements importants dans ses autobus et terminus et toute réduction dans le nombre de passagers aurait un impact négatif sur ses opérations. Il n'offre pas un service direct vers l'aéroport international Lester B. Pearson mais les passagers peuvent transférer avec un autobus Go pour se rendre à l'aéroport. ONTC s'est concentré sur son service aux clients et essaie d'attirer plus de clients.

Les opposantes ont demandé à la Commission de rejeter la demande.



compte de s'assurer que les transporteurs détenaient les permis requis et étaient dûment assurés n'étaient pas dans l'esprit de la loi;

- Le fait que les transporteurs utilisés puissent ne pas détenir les permis appropriés, ne pas avoir le niveau de couverture d'assurance approprié, ne pas employer des conducteurs qualifiés ou de ne pas maintenir leurs véhicules de manière sécuritaire préoccupait beaucoup la Commission;
- Le fait que le véhicule impliqué puisse être arrêté et détenu par les inspecteurs routiers parce qu'il était exploité en contravention de la loi résultant ainsi en des délais ou malaise pour le public voyageur était possible; et
- La Commission administre et la loi provinciale et la loi fédérale relaivement au transport de passagers. Conséquemment, vu que les gouvernements ont comme priorité première l'intérêt public, ils devraient être des chefs de file relaivement au respect des lois. Après tout, un simple coup de téléphone à la Commission éliminerait tout doute relaivement à la légalité ou illégalité d'un exploitant. Cependant, en fin de compte, la Commission s'est dit encouragée de constater que, dans le futur, Travaux publics s'efforcera d'utiliser les services de détenteurs de permis seulement.

**La requête a été rejetée.**

**R.J.C. Connections Transportation**

**Dossier: 46216**

**Service Inc. (« RJC »)**

**Barrie, ON**

**Opposantes:**

1. Ontario Northland Transportation Commission («ONTC»)
2. Allandale School Transit Limited («Allandale»)

**Demande:**

Demande de permis de transport de passagers sur horaire entre le comté de Simcoe, les municipalités régionales de Peel et de York et Toronto et limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale assise de 7 passagers incluant le conducteur.

Treize témoins du public ont témoigné au support de la demande:

**Preuve de la  
demanderesse:**

- Ils voyageaient principalement à l'aéroport international Lester B. Pearson ou à la station de métro Union, avaient utilisé les services de RJC et aimaient le service et utiliseraient ses services si la demande était accordée;
- La majorité des témoins n'avait pas utilisé les services des opposantes et, ceux qui les avaient utilisés, avaient eu des difficultés avec le service;
- RJC offrait un bon équipement, des conducteurs de qualité, un service direct pour se rendre à destination et généralement offrait un excellent service; et
- Si RJC obtenait le permis, il ne serait pas une menace économique pour les opposantes du fait qu'il y avait de la place



Requête:

Sovereign a allégué que Travaux publics avait engagé les services d'un transporteur qui ne détenait pas de permis afin de donner des services de transport de passagers et qu'il avait contrevenu à l'article 2 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

Preuve de la requérante:

Sovereign a allégué que Travaux publics a utilisé les services de Prestige Limousine et Shuttle Service et Caddy Cab Millennium Limousine qui ne détiennent pas les permis nécessaires pour faire les voyages. Sovereign a déclaré que le contrat écrit établissant les conditions de transport insistait sur le fait que les transporteurs devaient détenir les permis requis et que les contrats seraient soumis aux lois de l'Ontario. En dépit de cela, Travaux publics a de manière flagrante engagé des transporteurs qui ne détenaient pas les permis requis et devrait être trouvé coupable d'avoir contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport en commun et payer la pénalité.

Preuve de la  
défenderesse:

- Que sa Majesté aux droits du Canada bénéficie d'une «immunité statutaire», conformément à la Loi sur l'interprétation.
- Que sa Majesté aux droits du Canada bénéficie aussi de l'immunité inter-juridictionnelle parce que la Législature de l'Ontario n'a pas la compétence pour passer une loi afin de réglementer Ses affaires.
- Qu'aucune ordonnance de faire peut être imposée à la Couronne; et
- Que Sovereign n'est pas une «personne intéressée» pour les fins de l'audience.

Décision:  
La Commission a déclaré que:

L'article 2 de la LVT place le fardeau sur les personnes organisant le transport de passagers de s'assurer qu'ils utilisent toujours les services de transporteurs détenant les permis requis. Le but est de s'assurer que seulement des détenteurs de permis qualifiés qui ont les niveaux d'assurance requis fournissent des services de transport de passagers. La législation, introduite en 1996, a bien servi l'intérêt public résultant en de conséquences sévères pour l'organisateur, la fermeture des compagnies des ordonnances de cesser les pratiques illégales et la récupération des frais. En utilisant seulement des détenteurs de permis, la législation assure la sécurité de la population de l'Ontario.

Dans le cas présent, l'organisateur contre lequel la plainte est portée, est Travaux publics et est représenté par le Procureur général du Canada. La Commission accepte les représentations de Travaux publics qu'il a une immunité statutaire et que conséquemment il ne contrevenait pas à la LVT. Cependant la Commission a exprimé les préoccupations suivantes:

- L'utilisation de Travaux publics de transporteurs ne détenant pas les permis requis basé sur le coût seulement et ne tenant aucun

contrat avec elle et qu'elle avait commencé à offrir son propre service. Since a déclaré qu'elle avait fait face à une baisse de revenus entre 2002 et 2003. Elle avait les installations, le personnel et l'équipement afin de rencontrer les besoins du public. Le marché n'était pas substantiel comme l'alléguait Parkview et, conséquemment, il n'y avait aucun besoin d'un transporteur additionnel afin de desservir le public. Laidlaw a déclaré qu'il transportait des passagers à Wasasaga Beach et Collingwood et que l'entreprise serait impactée si le permis était accordé à Parkview. Laidlaw a aussi fourni à la Commission des statistiques sur l'utilisation de son équipement, la publicité faite et ses tarifs de nolisement.

Sinton et Laidlaw étaient d'opinion que les besoins du public n'avaient pas été établis et ainsi la demande devait être rejetée.

## Décision:

En se basant sur la preuve, la Commission a conclu que le secteur en question était en expansion et qu'il y aurait une demande additionnelle pour des services de transport de passagers. Il y avait des besoins variés. Le public utilisait Parkview localement et voulait l'utiliser pour des voyages plus longs. Le public voulait aussi un choix dans les transporteurs et qu'il y avait de la place pour tout le monde sur le marché. Les besoins du public n'étaient pas substantiels mais, lorsque pris comme un tout, la Commission était d'opinion que Parkview avait rencontré le test de la commodité et de besoin du public.

La Commission s'est ensuite tournée vers la question de l'impact économique sur les opposantes si les permis étaient accordés et la question de pourquoi il ne serait pas dans l'intérêt public d'accorder la demande.

La Commission était d'opinion que les opérations de Laidlaw ne souffriraient aucun impact parce qu'il avait très peu de clientèle dans le secteur et que ses clients continueraient d'utiliser ses services. La Commission a déclaré que Sinton n'avait pas fourni aucune information financière fiable et conséquemment la Commission ne pouvait déterminer l'impact économique sur les opérations de Sinton si la demande était accordée. Les opposantes n'ont pas prouvé que le fait d'accorder la demande ne serait pas dans l'intérêt public. La Commission était d'opinion que le public bénéficierait de la disponibilité d'un transporteur additionnel.

**La demande a été accordée.**

Requérante:

1301923 Ontario Ltd.  
o/a Sovereign Sedan & Limousine  
 («Sovereign»)  
Ottawa, ON

Dossier: 46251-RE(1)

**Défenderesse :**

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada («Travaux publics»).

La demande a été accordée mais a été limitée à l'utilisation de  
seulement 2 véhicules de catégorie «D».

Parkview Transit Inc. («Parkview»)  
Collingwood, ON

Dossier: 45515-A

Opposantes:

1. Floyd Sinton Limited («Sinton »)
2. Laidlaw Transit Ltd. («Laidlaw »)

Demande:

Demande de transport noisè intra-provincial à partir des municipalités  
de Collingwood, Wasaga Beach et Clearview, toutes situées dans le  
comté de Simcoe, utilisant des véhicules de catégorie «D» seulement.

Preuve de la

Les témoins du public ont déclaré que:

demanderesse:

- Simcoe est un secteur ayant une des plus fortes croissances en  
Ontario et qu'il y a un besoin pour plus de services;
- L'industrie du voyage s'attendait à une croissance dans le nombre  
de voyages ayant comme origine l'Ontario et faits par des groupes  
d'étudiants;
- Ils utilisaient présentement les services de Parkview et qu'ils  
étaient très satisfaits du service et qu'il voudrait utiliser ses  
services dans le secteur faisant l'objet de la demande si elle était  
accordée;
- Ils étaient satisfaits des services de Sinton mais ils pensaient qu'ils  
devraient avoir un choix dans les transporteurs et dans les tarifs de  
façon à obtenir les meilleurs prix possibles;
- Ils considéraient que le service de Parkview était fiable, courtrois,  
amical et un qui réagissait rapidement aux urgences, les  
conducteurs étaient fiables, courtrois et amicaux; et
- À cause du manque de fonds, Parkview donnait souvent les  
services de ces autobus, ce qui était apprécié.

Parkview a déclaré que:

- Laidlaw n'était pas un facteur du fait qu'il n'offrait pas de services  
efficaces dans le secteur faisant l'objet de la demande malgré les  
permis étendus que l'entreprise détenait. Le public n'était pas au  
courant des services offerts par Laidlaw et, conséquemment, si la  
demande était accordée, il n'y aurait pas d'impact économique sur  
Laidlaw.
- Sinton dessert un secteur très large et sans restriction. Ses  
prétentions qu'elle perdait de l'argent étaient insoutenables.  
L'autobus spécial de Parkview serait un avantage pour le marché  
à cause des prix réduits.

Preuve des opposantes:

Sinton, une entreprise familiale de longue date, a déclaré qu'elle avait  
rencontré tous les besoins du public. Elle avait perdu une portion  
importante de sa clientèle lorsqu'une compagnie avait annulé son



pour des voyages touristiques ou des rendez-vous médicaux. Ce genre de service n'était pas présentement disponible et n'aurait aucun impact sur Kunkel vu qu'il n'offrait ce service. Le service proposé était financièrement viable et offrirait un choix au public.

Cinq membres du public sont venus supporter la demande :

- Les voyages quotidiens de Dream Limo Service apparaissent un concept particulièrement intéressant pour la Chambre de commerce de Paisley, surtout que cela porterait assistance aux personnes à la retraite se rendant à leurs rendez-vous médicaux de façon régulière;
- Plusieurs clubs du canton de Huron-Kinloss appréciaient aussi le concept des voyages quotidiens vu que ce service n'était pas présentement disponible;
- Le gérant de l'aéroport de Kincardine a témoigné que le fait d'avoir un autre service de limousine bénéficierait à la population et offrirait une alternative; et
- Une femme d'affaire de Kincardine voulait une alternative parce qu'elle avait rencontré des difficultés lorsqu'elle avait utilisé le service de Kunkel.

Kunkel a déclaré :

**Preuve de la  
défenderesse:**

- Qu'il avait toujours rencontré les besoins du public dans le secteur faisant l'objet de la demande. Il est en affaire depuis plus de 50 ans; il emploie des gens de la localité et est disponible 24 heures par jour, 7 jours par semaine;
- Qu'il n'y avait aucune croissance anticipée de la population et l'ajout d'un autre transporteur aurait un effet négatif sur ses opérations;
- Qu'il doutait de la capacité de Dream Limo Service de fournir le service et sa publicité au public était trompeuse; et
- Que les services de limousine ne représentaient que 1% des services de transport de passagers et que les passagers du comté de Bruce étaient d'une importance critique pour survivre et conséquemment il demandait que la Commission rejète la demande.

**Décision:**

En prenant sa décision, la Commission a considéré les besoins du public et l'impact économique sur Kunkel.

La Commission était d'opinion que le public bénéficierait d'obtenir les services d'un transporteur additionnel. Les voyages quotidiens proposés ont démontré un besoin du public pour un service qui n'était pas présentement disponible. Kunkel n'a pas prouvé que l'intérêt public ne serait pas servi si le permis était accordé. Relativement à l'impact économique sur Kunkel si le permis était accordé, Kunkel n'a fourni à la Commission aucune donnée financière au support de cette allégation. La Commission était d'opinion que le service proposé de Dream Limo Service était nouveau. Kunkel n'offrait pas ce service et conséquemment il n'avait rien à perdre.



La preuve du public a exprimé un besoin pour un service qui n'est pas présentement disponible i.e. que le service existant ne les satisfait pas, que voyager pour se rendre jusqu'à l'autobus est inconmode, que les autobus étaient sales, le coût etc. La Commission était d'opinion que les besoins du public n'étaient pas desservis et que le service proposé par le demandeur offrirait au public le choix d'un moyen de voyager plus commode.

Le service proposé par le demandeur offrait un service porte-à-porte pour tous les passagers. La Commission était d'opinion que le caractère unique ou distinctif du service servirait les besoins du public voyageur dans le secteur, et plus particulièrement les voyageurs plus âgés.

La viabilité financière de l'opération préoccupait la Commission. Cependant, la Commission a déclaré que si l'investissement initial était limité, North Shore pourrait réduire les risques financiers possibles.

Greyhound n'a pas fourni à la Commission des statistiques fiables relativement au service donné i.e. le nombre de passagers qui avait embarqué et débarqué dans le secteur faisant l'objet de la demande. Conséquemment la Commission n'a pas été capable de déterminer les pertes, s'il y lieu, que subirait Greyhound si la demande était accordée. La Commission était d'opinion que Greyhound n'a pas démontré qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si le permis était accordé.

**La demande a été accordée mais a été limitée à l'utilisation de seulement deux véhicules de catégorie «D».**

**Demandeur:** Doug W. McLeod  
**Dossier:** 46238

**o/a «Dream Limo Service»**  
**Kincardine, ON**

**Opposante:** Kunkel Bus Lines Ltd. (« Kunkel »)

**Demande:**

Une demande de permis de transport notifié intra-provincial à partir de la municipalité régionale de Peel et des comtés de Bruce et de Middlesex limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité assise de 12 passagers excluant le conducteur. À l'audience la demande a été modifiée pour desservir seulement les municipalités de Arran-Elderslie, Saugueen Shores, Kincardine et Huron-Kinloss, toutes situées dans le comté de Bruce.

**Preuve du demandeur:**

Dream Limo Service a offert de limiter ses opérations à l'utilisation des limousines allongées seulement. Présentement le demandeur n'avait qu'un véhicule et ne planifiait pas d'en ajouter d'autres à sa flotte. Le secteur faisant l'objet de la demande n'avait pas de service de limousine et Kunkel était situé à 60 kilomètres. Dream Limo Service était prêt à servir le public i.e. mariages, des événements corporatifs et sociaux. Il offrirait des voyages quotidiens pour aller magasiner,

- Les besoins en transport du public;
- Le caractère unique ou distinctif du service proposé;
- La viabilité du service proposé et la durabilité du marché;
- L'aptitude du demandeur; et
- L'impact sur les transporteurs existants si le permis était accordé.

### Décision :

Lorsque la Commission prend sa décision elle tient compte des facteurs suivants :

- Qu'il offrait un total de trois autobus chaque jour dans chaque direction pour un total de six autobus. Cela faisait partie de son service Trans-Canada;
- Qu'au mieux le service offert faisait seulement ses frais la plupart du temps;
- Que toute réduction du nombre de passagers éroderait son service sur la route 17;
- Qu'il suggérerait que North Shore opère portes fermées entre Manitouwadge et Thunder Bay ou opère un service d'échange pour prendre des passagers provenant des centres plus petits jusqu'à la route 17 pour connecter avec Greyhound;
- Que l'occupation actuelle était seulement de 30% entre les points dans le secteur faisant l'objet de la demande; et
- Qu'il pensait que le service actuel était adéquat parce que le public n'avait jamais contacté Greyhound afin de lui communiquer leurs préoccupations.

### Preuve de l'opposante:

Greyhound a déclaré:

- Qu'ils voulaient un meilleur service que celui présentement offert par Greyhound;
- Que plutôt de conduire leurs propres véhicules, il serait plus commode d'utiliser le service de North Shore;
- Qu'il n'était pas commode de se rendre jusqu'à la route pour prendre Greyhound et que d'embarquer dans la municipalité tel que proposé par North Shore était idéal pour rencontrer leurs besoins;
- Que le service était essentiel afin de se rendre à des rendez-vous médicaux à cause de l'embarquement local ce qui n'était pas offert par Greyhound;
- Que les équipes sportives utiliseraient le service et cela signifiait que les parents n'auraient pas à aller reconduire les joueurs aux centres sportifs;
- Que les gens à la retraite avaient de la difficulté à conduire afin de rencontrer l'autobus de Greyhound et qu'ils voulaient la commodité d'un embarquement local;
- Que le coût d'un taxi pour aller à la rencontre de l'autobus de Greyhound à l'intersection de la route s'avérerait élevé à la longue; et
- Qu'ils préféreraient le tarif tout compris offert par North Shore au tarif autobus seulement de Greyhound.

Denny voulait élargir ses services dans ce marché en émergence. Denny avait la capacité financière pour offrir ce service, il avait exploité son entreprise en observant les lois et la Commission a conclu qu'il avait rencontré le test d'aptitude i.e. prêt et capable de fournir le service si le permis était accordé.

- Le public a témoigné qu'il y avait un manque d'équipement dans Simcoe. Denny a toujours été leur premier choix à cause de son équipement, ses conducteurs et son service. et ils voulaient continuer cette relation dans Simcoe. La Commission a conclu que la preuve du public, même si elle n'était pas extensive, a rencontré le test statutaire de la commodité et du besoin du public.

- La Commission a pris en considération qu'un nombre de transporteurs qui détenaient des permis pour desservir Simcoe n'avaient pas opposé les demandes parce que les demandes n'auraient pas d'impact économique sur leurs opérations. La Commission a conclu que Sinton et Hammond ne pouvaient à eux seuls desservir les besoins du public de Simcoe.

- Vu que Denny ne stationnerait pas d'équipement à Toronto, il devrait se rendre à Simcoe à vide et qu'il ne chargerait pas des taux réduits, la Commission a conclu que l'impact économique sur les opposantes serait minimal.

La Commission a décidé que Denny a rencontré le test de nécessité et commodité publiques et les demandes ont été accordées mais elles ont été limitées à l'utilisation des véhicules de catégorie «A» seulement.

Earl L. Duplassie (« North Shore »)  
o/a North Shore Transit  
Manitouwadge, ON

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Il s'agissait d'une demande afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre Manitouwadge, White River, Mobert Reserve, Marathon et Thunder Bay en utilisant des routes désignées en utilisant des véhicules de catégorie «D» seulement.

North Shore a proposé d'offrir un service quotidien entre des lieux situés dans le secteur faisant l'objet de la demande. Le service incluait un service d'embarquement et de débarquement porte-à-porte et incluait aussi une nuit d'hôtel à Thunder Bay. North Shore a estimé que l'entreprise aurait du succès et qu'il n'y aurait aucun impact sur les opérations de Greyhound parce qu'il recherchait une nouvelle sorte de clientèle que Greyhound ne desservait pas présentement.

Quinze témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont déclaré:

Preuve de la  
demanderesse:

Demande:

Opposante:

Demandeur:

Six témoins du public ont supporté les demandes et ont déclaré :

- Qu'il y avait un manque d'autobus dans Simcoe;
- Que Simcoe était un marché en croissance rapide;
- Que Denny était un transporteur fiable et expérimenté et qui donnait un service de qualité; et
- Que les tarifs chargés par Denny étaient compétitifs.

Pour ces raisons, le public était d'avis que Simcoe avait besoin des services de Denny.

#### Preuve des opposantes :

Sinton a déclaré :

- Qu'il avait trois bases d'opérations dans Simcoe i.e. Barrie, Collingwood et Craighurst;
- Qu'il a opéré plus de 1000 voyages notifiés jusqu'à maintenant à partir de Simcoe. Il a aussi opéré autour 400 voyages scolaires par mois;
- Que Denny serait une menace économique si les demandes étaient accordées;
- Qu'il n'y avait aucune preuve du public relativement au besoin pour des autobus scolaires; et
- Que le service offert dans Simcoe était son pain et son beurre et que toutes ses installations, employés et son équipement étaient basés là.

Pour ces raisons les demandes devraient être rejetées.

Hammond a témoigné :

- Qu'il était en affaire dans Simcoe depuis 1971;
- Qu'il détenait des permis couvrant le territoire de Simcoe et qu'il offrait une variété de services;
- Que ses voyages notifiés avaient chuté au cours des deux dernières années ayant pour résultat que ses autobus n'étaient utilisées qu'à 50%;
- Que la preuve du public ne supportait que le besoin pour des autobus de catégorie «A»;
- Qu'avec 20% de ses revenus provenant des voyages notifiés avec une moyenne de profit de 4%, toute coupure dans le marché du notifiément aurait un impact immédiat et significatif sur ses opérations; et
- Que la preuve du public n'a pas démontré un besoin pour ce service et les demandes devraient être rejetées.

#### Décision:

La Commission a conclu que :

- Denny, une compagnie de taille moyenne, s'est efforcé d'étendre ses permis afin d'augmenter son efficacité et l'utilisation de son équipement. La population de Simcoe augmente rapidement et



Relativement à l'allégation que Tower a opéré en contravention de la loi, la Commission s'appuie sur un arrêté en conseil daté du 15 juillet 1984 qui demande à la Commission de tenir compte qu'un demandeur ne devrait pas être disqualifié à cause de violations de la loi, si le demandeur démontre un effort authentique et conscient d'observer la loi. La Commission était d'opinion qu'en effet Tower faisait des efforts afin de légaliser son entreprise.

Sept membres du public sont venus supporter la demande déclarant qu'ils avaient utilisé les services de Tower, qu'ils en étaient satisfaits et qu'ils continueraient à utiliser les services de Tower si les permis étaient accordés. La Commission a souligné que Coachway n'a pas fourni à la Commission des données financières au support de ses allégations qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si les permis étaient accordés. Coachway a continuellement allégué que, du fait que son service sur horaire constituait la plus grande partie de son entreprise, les demandes auraient un impact sur son service de navette en direction de l'aéroport international Lester B. Pearson. Aucune mention n'a été faite de l'impact sur ses services de nolisement offerts sur le marché faisant l'objet des demandes de Tower.

De l'opinion de la Commission, Coachway faisait très peu de voyages nolisés et conséquemment les demandes de Tower n'auraient pas d'impact économique sur les opérations de Coachway si elles étaient accordées.

**Les demandes ont été accordées tenant compte des restrictions appropriées.**

**Denny Bus Lines Ltd. (« Denny »)**  
**Acton, ON**  
**Dossiers: 32250-A12/13**

**Demanderesse:**

**Opposantes:**

1. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)
2. Hammond Transportation Limited (« Hammond »)

**Demande:**

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de lieux dans le comté de Simcoe.

**Preuve de la demanderesse:**

Denny Bus Lines Ltd. est en affaire depuis 1960. Les objectifs de Denny étaient d'étendre son service de haute qualité et d'offrir un choix à la fois sur son propre marché et sur le marché en émergence de Simcoe. Denny a soutenu que le secteur n'était pas bien desservi par les transporteurs, qu'il y avait un manque d'autobus et qu'il y avait un besoin désespéré pour des transporteurs additionnels. Denny a aussi déclaré qu'il sentait une augmentation des besoins en services nolisés et que conséquemment il souhaitait étendre et offrir ses services au public de Simcoe.

**Demande:**

Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial pour transporter des passagers à partir des comtés de Frontenac, de Prince Edward, de Hastings, de Lennox et Addington et de Leeds et Grenville.

Suite à une modification apportée à la demande par le demandeur limitant la demande à l'utilisation d'autobus de catégorie «D» seulement, ayant une capacité maximale assise de 11 passagers, excluant le conducteur, McCoy Travel Limited a retiré son opposition aux demandes.

**Preuve de la**

**demanderesse:**

Tower a commencé un service de limousine à temps partiel à Kingston en 1998. En 2000, Tower a fait l'acquisition de cinq véhicules et de la liste des clients de McCoy Travel Limited et a continué l'entreprise depuis ce temps. Suite à une augmentation de l'achalandage, Tower a ouvert un bureau satellite à Belleville. Ce n'est qu'en juillet 2004 que Tower s'est rendu compte de l'exigence de détenir un permis de transport et a depuis mis les efforts nécessaires afin de corriger la situation. Tower a déclaré que le défaut de détenir les permis requis n'était pas de leur faute et qu'en tout temps Tower s'était appuyé sur les avis juridiques obtenus. Tower a déclaré qu'il était en affaire depuis un certain nombre d'années et que ses opérations n'avaient pas eu d'impact économique sur Coachway. Sept membres du public ont supporté les demandes. Ils avaient utilisé les services de Tower et ils voulaient continuer à les utiliser.

**Preuve de l'opposante:**

Coachway a allégué:

- Qu'il exploite un service régulier sur horaire dans certains secteurs couverts par les demandes;
- Qu'il exploite aussi un service notifié à partir de ces secteurs;
- Que la majorité de sa clientèle provient de son service de navette aéroportuaire;
- Qu'il a souffert un impact économique négatif depuis que Tower a commencé ses opérations;
- Que la compétition actuelle et les conditions serrées du marché ont été exacerbées par l'émergence de Tower;
- Que Tower a opéré et continue d'opérer le service sans le permis nécessaire;
- Que les prévisions financières de Tower ne sont pas exactes et conséquemment la compagnie devra se battre afin de demeurer économiquement viable; et
- Qu'il n'y avait pas de support significatif de la part du public.

**Décision:**

Il s'agissait de demandes de permis de transport notifié afin de transporter des groupes de personnes tels que des clubs, des associations etc. et ne payent qu'un seul tarif pour le nolement de l'autobus. Lorsque la Commission prend sa décision elle considère les besoins du public, l'aptitude du demandeur, la commodité pour le public et l'impact économique sur Coachway si les permis étaient accordés.

demande a été accordée.

Relativement au besoin public lorsque seulement un prix est chargé pour le nolement de l'autobus, la Commission a conclu que la preuve du public n'était pas accablante ou substantielle. Cependant, le public qui a témoigné n'était pas des gros clients corporatifs et leurs besoins seraient bien desservis par R & L du fait que TWI dessert une clientèle corporative. Ces groupes ne pouvaient remplir un autobus à eux seuls, ils ne pouvaient pas se permettre les taux de TWI et utilisaient leurs propres véhicules pour se rendre à destination ou à l'endroit d'embarquement de R & L.

#### La viabilité du service proposé

R & L est une entreprise familiale qui existe depuis 30 ans. Sa viabilité financière globale semble être positive avec ses bonnes installations, ses véhicules bien entretenus et un bon dossier de sécurité. La Commission a conclu que l'entreprise de R & L était bien gérée, innovatrice, portée sur la sécurité et un transporteur impliqué dans sa communauté qui méritait un permis pour desservir le secteur faisant l'objet de la demande.

#### L'impact sur TWI si les permis étaient accordés

TWI n'a pas fourni à la Commission de données financières démontrant l'impact économique sur ses opérations si les demandes étaient accordées. Sans cette information, la Commission ne pouvait identifier l'impact économique, s'il y lieu, qu'elle subirait. La Commission a conclu que TWI était le seul fournisseur de voyages noles dans le secteur faisant l'objet des demandes du fait que plusieurs exploitants n'étaient plus actifs.

En se basant sur la preuve du public, la Commission a conclu qu'il y avait un besoin du public à desservir dans des secteurs plutôt ruraux, ainsi que dans certains cas des centres urbains. Le besoin démontré était celui d'un public âgé, avec peu de moyens et qui avait besoin d'un second choix de transporteur.

Les demandes ont été accordées permettant l'utilisation de toutes les catégories de véhicules mais limitée à seulement trois autobus de catégorie «A».

Demanderesse:

941161 Ontario Limited  
o/a McCoy-Tower Limousine  
 (« Tower »)  
Kingston, ON

Opposantes:

1. McCoy Travel Limited  
2. 1324474 Ontario Ltd.  
o/a Ontario Coachway ("Coachway")

Dossiers: 46237 & A



- Ils voulaient une alternative pouvant rencontrer leurs besoins en transport et qui n'était pas présentement disponible;
- Ils ne voulaient pas, et cela était vrai plus particulièrement pour les retraités, ou ne pouvaient pas se rendre à un autre endroit pour prendre l'autobus et préféreraient que l'autobus les prennent directement à leurs domiciles;
- Ils préféreraient faire affaire avec R & L parce que l'entreprise avait l'expertise dans l'organisation de petits groupes pour remplir un autobus pour un voyage;
- Par le passé, ils ont eu de bonnes expériences avec R & L et ils souhaitaient utiliser ses services dans le futur à partir du secteur faisant l'objet de la demande;
- Dans plusieurs cas, il y avait une pénurie d'autobus; et
- Ils préféreraient faire affaire avec une compagnie plus petite parce qu'ils recevaient un service personnalisé.

## Preuve de l'opposante:

TWI a fourni à la Commission de l'information relativement à son équipement, ses horaires, ses revenus, ses tarifs, ses rabais, sa publicité et ses réservations. Elle a déclaré que ses profits n'ont pas été très bons depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2001 et l'épidémie du SRAS de 2003 a affecté les tours scolaires et les tours des touristes asiatiques. TWI a allégué qu'il y a des guerres de prix dans un marché serré résultant en des taux non-compensatoires qui ne couvrent pas l'augmentation des coûts reliés à l'exploitation de l'entreprise. TWI n'organise plus des voyages organisés. TWI a déclaré que quelque'un ne peut être en même temps un organisateur de voyages et un exploitant d'autobus simplement parce que les autres compagnies de transport par autobus ne vous feraient pas confiance. TWI a déclaré que les autres détenteurs de permis n'ont pas opposé les demandes parce qu'ils se sentaient embarrassés par leurs états financiers. TWI a allégué que si les permis étaient accordés, R & L couperait les taux actuels du marché ce qui aurait un impact sur les coûts de faire affaire. De plus, TWI a allégué que R & L n'a pas rencontré le test statuaire de commodité et nécessité publiques. Il y a des autobus présentement disponibles et il n'y a pas d'allégations que les taux de TWI sont excessivement élevés. Les demandes devraient être rejetées.

## Décision:

En prenant sa décision la Commission doit considérer les besoins et la commodité du public, la viabilité du service proposé et l'impact économique sur TWI si les permis étaient accordés.

## Le besoin public

La Commission a conclu qu'une portion des revenus de R & L provient des forfaits organisés et qu'elle voulait étendre ce service au public de Kawartha Lakes et du comté de Peterborough. Il était évident à la Commission que R & L avait la compétence pour organiser des forfaits pour les retraités, des clubs etc. même si, quelques fois, il n'y avait pas suffisamment de preneurs. Du fait que TWI n'offrait pas de voyages organisés, la Commission était d'opinion que R & L a prouvé un besoin public pour les tours individuels et organisés et cette partie de la



# Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2004 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

## Loi sur les véhicules de transport en commun:

Loi sur les transports routiers: LTR

Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service nolisé:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse:

1382941 Ontario Inc.  
o/a R & L Charters (« R & L »)  
Bancroft, ON

Opposante:

Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)

Demande:

Demande de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de la ville de Kawartha Lakes et le comté de Peterborough.

Preuve de la demanderesse:

R & L, une petite entreprise familiale, exploite une entreprise de transport scolaire et exploite aussi quelques autobus. L'entreprise se spécialise dans l'organisation de tours et désire obtenir un territoire supplémentaire afin de servir le public demandant constamment ce type de service. R & L croyait qu'il y avait un besoin pour l'organisation de tours et qu'elle pourrait assister différents groupes dans la planification de voyages viables d'un point de vue financier. Elle ne serait pas une menace économique potentielle à l'entreprise de TWI. Elle ne ferait pas l'acquisition d'équipement supplémentaire mais il était possible qu'il y ait des améliorations. Elle s'assurait que la croissance de l'entreprise se ferait de manière responsable.

Vingt et un témoins du public ont témoigné au support des demandes, incluant des agents de voyages, des clubs, des associations, des groupes, des hommes d'affaires, des enseignants, des étudiants, des retraités etc. Leur preuve peut se résumer de la manière suivante :

4096231 Canada Inc.  
o/a Les Autocars ADS  
Sherbrooke, QC

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Autobus LPR Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 650\$

**Dossier:** 46237-RE(1)

941161 Ontario Limited  
o/a McCoy Tower Limousine  
Kingston, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Ontario Coachway  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

**Dossier:** 46234-RE(1)

Essex County Tours Corp.  
Pelee Island, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** C.A. Bailey Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

**Dossier:** 46251-RE(1)

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Gatineau, QC

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Sovereign Sedan & Limousine  
**Décision:** Plainte rejetée  
**Frais à être payés:** Aucun

**Dossier:** 44409-RE(1)

Robert Q Airbus Inc.  
London, On

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** Route Express Inc.  
**Décision:** Plainte rejetée  
**Frais à être payés:** À la Commission 2,650\$  
À la plaignante 750\$

# Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

1324474 Ontario Ltd.  
o/a Ontario Coachway  
Belleville, ON

**Plainte:**  
**Plaignante:**  
**Décision:**  
**Frais à être payés:**

Exploitation contrairement aux termes de son permis  
McCoy Tower Limousine  
Requête rejetée

A la Commission

400\$

Dossier: 46136-RE(1)

1343476 Ontario Inc.  
o/a Prestige Limousine & Shuttle Service  
Ottawa, ON

**Plainte:**  
**Plaignante:**  
**Décision:**  
**Frais à être payés:**

Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Sovereign Sedan & Limousine  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

A la Commission

1,703\$

Dossier: 46226-RE(1)

1382941 Ontario Inc.  
o/a R & L Charter  
Bancroft, ON

**Plainte:**  
**Plaignante:**  
**Décision:**  
**Frais à être payés:**

Exploitation contrairement aux termes de son permis  
O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.  
Plainte rejetée

A la Commission

250\$

Dossier: 45828-RE(2)

# **Demandes reçues par région**



Extérieur de l'Ontario 33

## **Ontario - Frontières régionales**

Alberta 22  
Manitoba 1  
Québec 16  
États-Unis 14

## **Région Centre**

Barrie 3  
Durham 4  
Haltom 4  
Hamilton 6  
Niagara 7  
Peel 11  
Toronto 29  
York 22

## **Région Nord**

Cochrane 7  
Manitoulin 2  
Parry Sound 2  
Sudbury 2

## **Région Sud-Ouest**

Brant 1  
Bruce 1  
Essex 10  
Middlesex 6  
Oxford 1  
Wellington 2

## **Région Est**

Frontenac 2  
Hastings 8  
Leeds & Grenville 2  
Ottawa 10  
Prescott & Russell 2  
Renfrew 2  
Stormont, Dundas & Glengarry 3

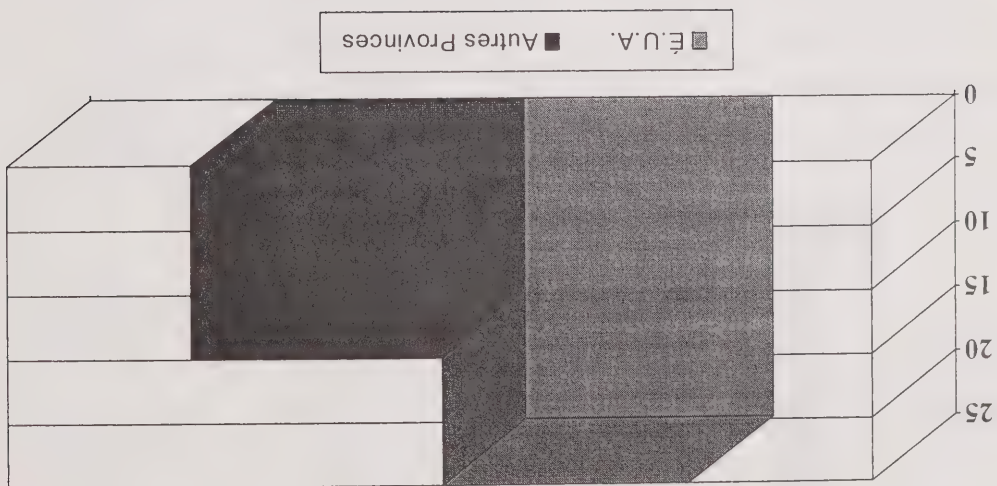
## **Région Nord-Ouest**

Kenora 5  
Thunder Bay 2

États-Unis 14



# Demandes de permis spéciaux



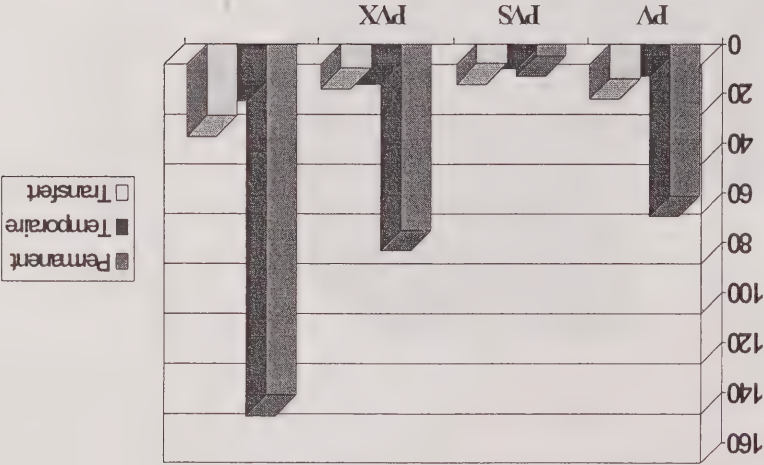
JURIDICITION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

■ U.S.A.  
■ Autres Provinces

TOTAL

40

*Demandes reçues*



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	61	5	75	141
Temporaire	5	2	8	15
Transfert	14	8	10	29
TOTAL	80	15	93	188

Legende:

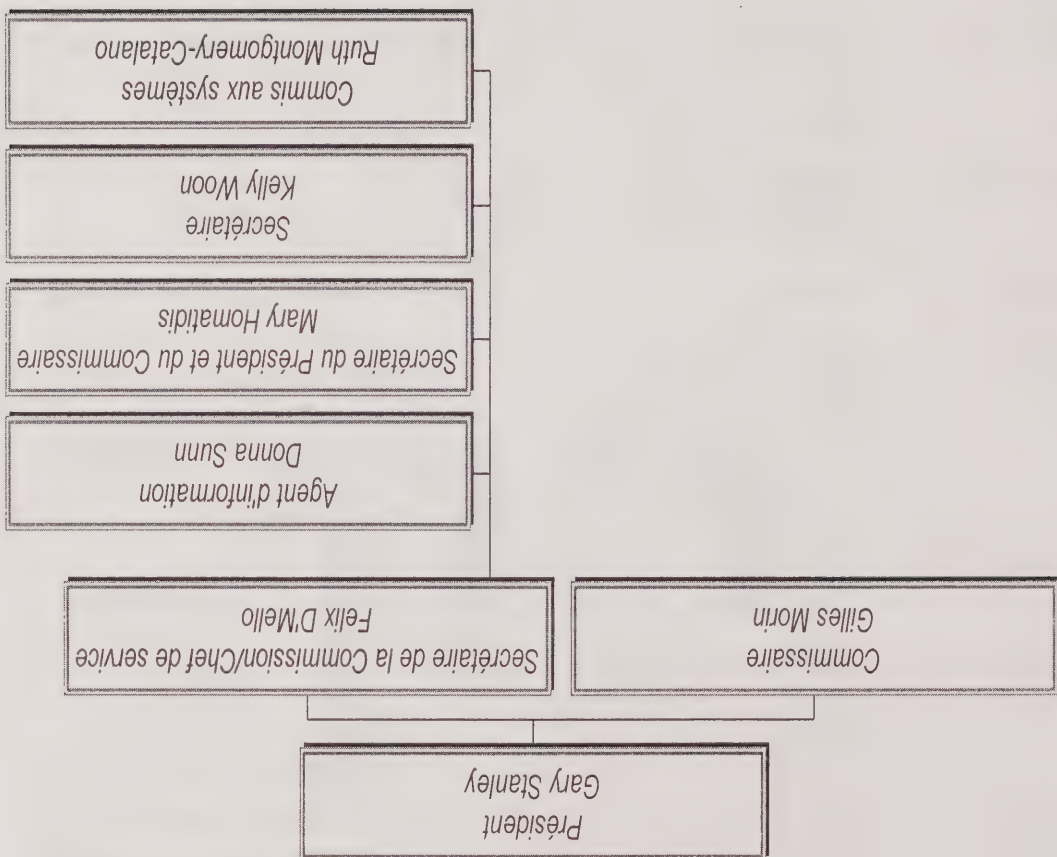
- PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
- PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
- PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

# **INFORMATION FINANCIÈRE**

<u>Revenus/Recouvrements</u>			
Frais de dépôt/demandes	70,084\$	56,160\$	2003
Frais d'audiences imposés	32,102	16,172	
Demandes de permis spéciaux	5,650	4,640	
Echange américain	2,159	2,489	
<b>Total</b>		<b>109,996\$</b>	<b>79,461\$</b>
<u>Dépenses</u>			
Salaires et avantages sociaux	306,110\$	343,744\$	
Voyages et communications	39,845	25,384	
Équipement et fournitures	55,645	52,285	
<b>Total</b>		<b>401,600\$</b>	<b>421,413\$</b>
<b>Coût net d'exploitation de la Commission</b>		<b>291,604\$</b>	<b>341,952\$</b>

## Organigramme

(au 31 décembre 2004)





Le nombre total de demandes reçues par la Commission fluctue d'année en année. En 2004, le nombre de demandes régulières a augmenté de 27% sur l'année précédente et le nombre de demandes de permis spéciaux a augmenté de 21%.

Le processus de demande de la Commission veut s'autofinancer et notre priorité est d'offrir un service efficace au public et à l'industrie. Les demandes sont traitées de manière expéditive en suivant les délais établis par les directives et les procédures de la Commission et toutes les décisions sont rendues promptement. En vertu des mesures de performance et des objectifs indiqués dans le plan d'affaire de la Commission, nous sommes engagés à rendre 90% des décisions dans les quatorze jours après la conclusion de l'audience. Je suis ravi de rapporter que notre objectif a été atteint en 2004.

Dans les années à venir, la Commission continuera de servir le public d'une manière efficace afin de s'assurer que le système de transport rémunéré par autobus de la province de l'Ontario opère au bénéfice du public.

Gary R. Stanley  
Président

## Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario est une agence quasi-judiciaire et indépendante du gouvernement de l'Ontario se rapportant au ministre des transports. Les intervenants auprès de la Commission représentent l'industrie du transport inter-urbain de passagers.

La Commission reçoit deux types de demandes - des demandes afin d'obtenir des nouveaux permis ou des privilèges additionnels et des demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les requêtes présentées en vertu de l'article 10 ont pour but d'obtenir la suspension ou l'annulation de permis existants et les requêtes en vertu de l'article 11 visent des opérateurs ne détenant pas de permis.

Après avoir examiné les documents qui ont été déposés par les parties, la Commission peut déterminer qu'une audience écrite satisfera les exigences de la justice naturelle et qu'une audience publique n'est pas nécessaire afin de décider du dossier. Ce processus diminue de manière importante les coûts pour les parties ainsi que sa durée. Dans le cas de d'autres demandes, la Commission peut décider qu'il y a lieu de tenir une audience publique afin de décider du dossier. Ces audiences se tiennent à travers la province afin d'accommoder les parties au dossier. Plusieurs de ces audiences se sont tenues sans la participation d'avocats et cela a eu pour effet de réduire les coûts pour les participants.

De plus, la Commission émet des permis spéciaux aux transporteurs, domiciliés à l'extérieur de l'Ontario, qui viennent en Ontario pour un voyage spécifique. Ces transporteurs sont encouragés à faire des demandes de permis permanents.

Suite au changement de législation en 1996, l'industrie s'auto-règle et la Commission continue à traiter des demandes afin d'obtenir des nouveaux permis et des plaintes. Cependant au cours de l'année 2004, et cela continue en 2005, la Commission a reçu un nombre croissant de plaintes déposées par l'industrie en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* contre des compagnies, opérant des limousines. Ces plaintes ont allégué que certaines de ces compagnies, particulièrement celles opérant des limousines allongées, ne détenaient pas les permis d'exploitation nécessaires en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Pour la première fois cette année une requête a été présentée en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* contre le gouvernement fédéral pour avoir organisé du transport en utilisant un transporteur ne détenant pas un permis. Le bureau du procureur général du Canada a plaidé que sa Majesté la Reine aux droits du Canada bénéficie de l'immunité statutaire. La Commission a accepté cet argument mais la Commission a quand même émis l'opinion qu'un gouvernement devrait avoir comme priorité l'intérêt public et devrait se soumettre à la loi. La Commission a été contente d'entendre que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada s'efforceraient dans le futur de n'utiliser que les services de transporteurs détenant des permis.

## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (au 31 décembre 2004)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

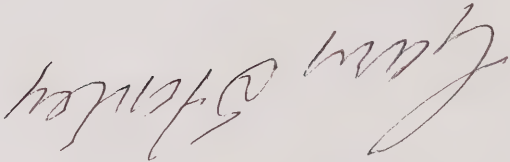
A:

L'honorable Harinder S. Takhar, ministre des transports

Monsieur:

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2004.

Respectueusement,



Gary R. Stanley  
Président



À:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission  
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31  
décembre 2004.

Respectueusement,



Harinder Takhar  
Ministre

## Table des matières

4	La Commission .....
5	Message du président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2004 .....
9	Demandes reçues .....
10	Demandes de permis spéciaux traitées .....
11	Demandes de permis reçues par région .....
12	Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.....
14	Résumés de décisions rendues .....



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2004





CA20N  
DT710  
- A56

Government  
Publications



Ontario

---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2005

---



## ***Table Of Contents***

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	6
Financial Information 2005 .....	7
Applications Received .....	8
Special Authorities Processed .....	9
Applications Received by Region .....	10
Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the <i>Public Vehicles Act</i> .....	11
Summaries - Reasons for Decisions .....	17

To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2005.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script, reading "Donna Cansfield".

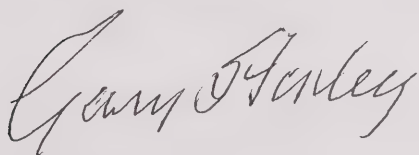
Donna H. Cansfield  
Minister



To: The Honourable Donna H. Cansfield  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2005.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script, reading "Gary Stanley".

Gary R. Stanley  
Chair

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup> Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2005)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

## *Message from the Chair*

The Ontario Highway Transport Board celebrated its fiftieth anniversary in 2005. In 1954, the Privy Council ruled that the province did not have the authority to restrict inter-provincial traffic. However, the federal government did not wish to enter into the administration of regulating this activity and delegated responsibility to the provinces under the *Motor Vehicle Transport Act* (1954). In 1955, the Province of Ontario created the Highway Transport Board. The Board was given the authority to regulate/license both the bus and truck industries.

There have been significant changes to the Board's mandate during the fifty years, most notably the de-regulation of the trucking industry in 1987. Now, the Ontario Highway Transport Board's primary function is to regulate the entry into the business of operating public vehicles, as defined in the *Public Vehicles Act*, and to participate in the regulation of the conduct of such undertakings pursuant to the Act.

In recent years there has been an increase in the number of companies in the limousine industry and in the size of the vehicles used as limousines. As a result of this growth, the Board received many applications during 2005, filed under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, from licensed carriers alleging that many of these limousine companies were transporting passengers for compensation in a public vehicle without the necessary operating licence from this Board.

Hearings/information sessions were held throughout the province in Windsor, London, St. Catharines, Hamilton, Toronto and Ottawa. As a result of the resolution of these hearings, several hundred applications from limousine companies operating public vehicles were processed during 2005. The Board is still receiving these Sections 10 and 11 applications into 2006.

The Board continues to provide responsive service to the people of Ontario and the industry in a timely fashion even though the staff is mainly part-time. The Board continues to render all decisions in a prompt manner, with most written decisions being issued within two weeks of the hearing date.

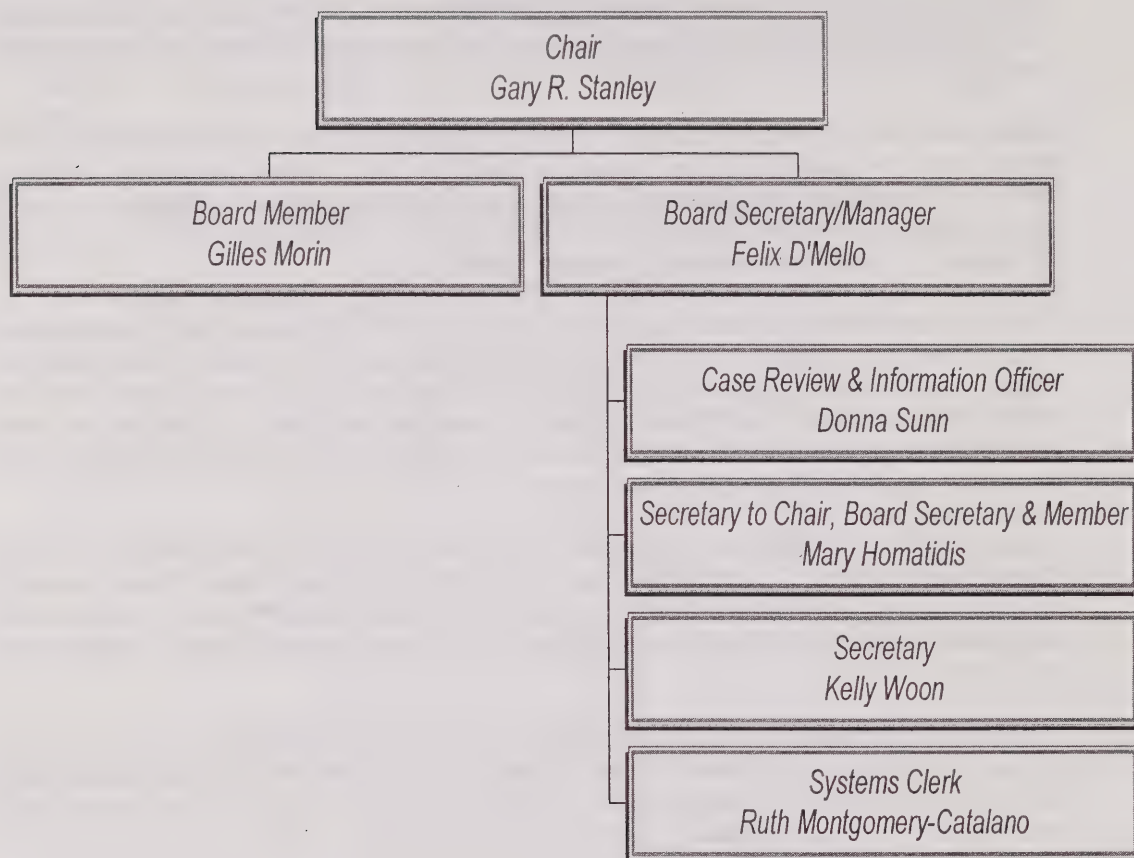
It is the Board's ongoing practice and goal to control expenses and to fully fund the hearing process through the recovery of costs from the parties involved. In 2005 we managed to deliver our services to the public for a net amount that was 18% less than the previous year.

In addition to applications for new or extended authority, the Board continues to receive a variety of review and sanction hearing applications and I expect this pattern to continue in 2006.

Gary R. Stanley  
Chair

## *Organizational Chart*

*(at December 31, 2005)*





## **FINANCIAL INFORMATION**

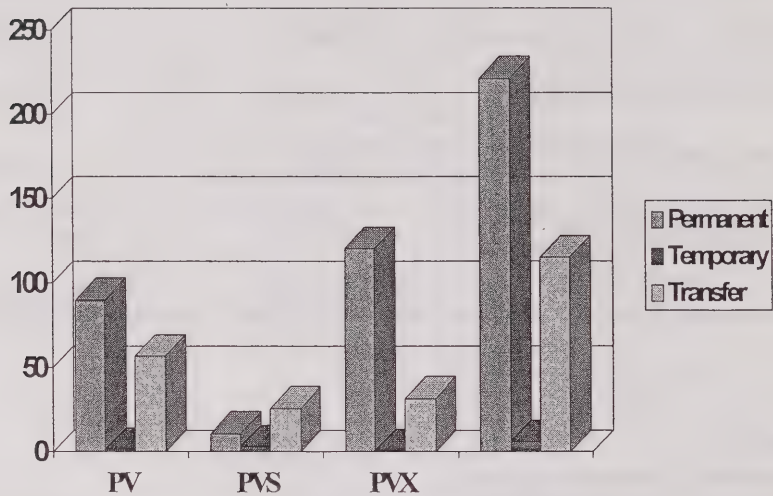
<b><u>Revenues/Recoveries</u></b>	<b><u>2005</u></b>	<b><u>2004</u></b>
Filing Fees	\$ 105,840	\$ 70,084
Costs Assessed at Hearings	22,639	32,103
Special Authorities	5,770	5,650
U.S. Exchange	<u>2,816</u>	<u>2,159</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>137,065</u></b>	<b>\$ <u>109,996</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 318,430	\$ 306,110
Travel and communication	25,782	39,845
Equipment and supplies	<u>72,542</u>	<u>55,645</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>416,754</u></b>	<b>\$ <u>401,600</u></b>

<b>Net Cost of Board's Operations</b>	<b>\$ <u>279,689</u></b>	<b>\$ <u>291,604</u></b>
---------------------------------------	--------------------------	--------------------------

## Applications Received

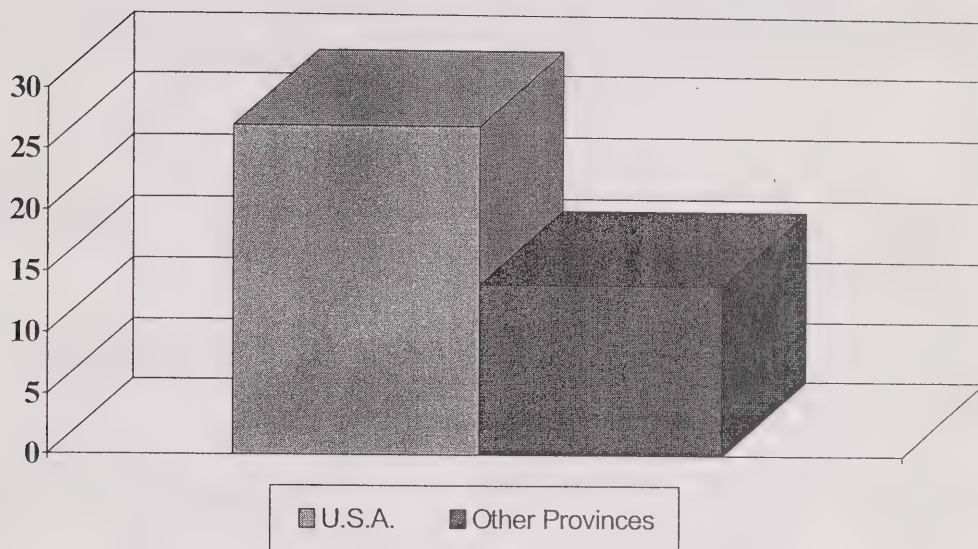


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	90	11	120	221
Temporary	2	3	1	6
Transfer	57	26	32	115
<b>TOTAL</b>	<b>149</b>	<b>40</b>	<b>153</b>	<b>342</b>

### Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

# Special Authorities Processed



## APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	27
Other Provinces	<u>14</u>
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>

# Applications Received by Region



<u>Outside Ontario</u>	41
New Brunswick	1
Quebec	12
U.S.A.	28

## Ontario-Regional Boundaries

<u>Central Region</u>	188
Barrie	7
Durham	7
Halton	92
Hamilton	8
Niagara	2
Peel	15
Toronto	41
York	16

<u>Southwestern</u>	91
Bruce	2
Elgin	4
Essex	17
Grey	2
Huron	2
Kent	4
Lambton	4
Lanark	5
Middlesex	19
Oxford	17
Perth	3
Simcoe	2
Waterloo	10

<u>Northwestern Region</u>	8
Rainy River	4
Thunder Bay	4

<u>Eastern Region</u>	14
Hastings	2
Ottawa	9
Prince Edward County	2
Renfrew	1



## Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
1397788 Ontario Ltd. o/a "Manhattan Livery Services" North York, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1432284 Ontario Limited o/a "Star Taxi and Limousine" Parkhill, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1474451 Ontario Inc. o/a "245 Limo" Strathroy, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1522026 Ontario Limited o/a "Royal Limousines of Windsor" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1528538 Ontario Limited o/a "At Dusk or Dawn Limousine Service" Sarnia, ON	Ordered to stop services	\$300.00
2027270 Ontario Inc. o/a "Envoy" Woodstock, ON	Ordered to stop services	\$300.00

2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00
2038787 Ontario Inc. o/a "Prince Edward Limousine Service" Picton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
2057333 Ontario Inc. o/a "The VIPBUS Co." London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
2065167 Ontario Inc. o/a "A & J Signature Limousine" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
4104144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" North York, ON	Ordered to stop services	\$300.00
608212 Ontario Inc. o/a "Tilbury Auto Sales" Tilbury, ON	Ordered to stop services	\$300.00
759938 Ontario Inc. o/a "Dial-A-Limo" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
882800 Ontario Inc. o/a "Talk of the Town Limousines" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00
9404472 Ontario Ltd. o/a "Chessington Transportation Consultants" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
George Albert o/a "A Dream Limousine" Muncey, ON	Ordered to stop services	\$300.00

Christine H. Alli o/a "Main Street Limousine" Markham, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Asti's Enterprises Ltd. o/a "Asti's Limousine Service" Burlington, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Maureen Beelard o/a "Dusk to Dawn Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Brian R. Bonney o/a "Magic Moment" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Philip L. Bozzelli o/a "Escort Limousine Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
John Ross Campbell North York, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Domenico Caruso o/a "Transamerica Coach Lines" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Celebrity Limousine Inc. o/a "Celebrity Limousine" South Woodslee, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Gregory Chauvin o/a "SX Limousine Service" Essex, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Jennifer Corbett o/a "Superstar Limousine" Woodstock, ON	Ordered to stop services	\$300.00

Patrick Cote o/a "Prestige Limousine Service" Niagara Falls, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Culliton's Limousine Service Limited Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Dallas Equipment Service Ltd. o/a "Dallas Coach" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Albert George Diehl o/a "Stagecoach Limousine Service" Breslau, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Gaetano (Guy) Giornofelice o/a "Happy Day Limousine" Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Grandeur Limousine Service London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Hamilton Limo Inc. Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Murray Hill Executive Transportation Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Murray Hill Limousine (Ontario) Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Jack Jobin o/a "Limos By Mr. J's" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00
David Kimmerly o/a "At Your Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00



Ron Koppes Leasing Inc. o/a "Limos By Ron Koppes" Chatham, ON	Ordered to stop services	\$300.00
The Little People's Transportation Corp. Thornhill, ON	Ordered to stop services	\$300.00
MGL Holdings Inc. o/a "Preferred Limousine" Georgetown, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Charles Machowski o/a "A California Style Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Kenneth MacLeod o/a "A Formal Affair Limousine Services" Emeryville, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Allan J. McAnich & Tammy Jean Williams o/a "A.T. Tours" Pelee Island, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Mediterranean Mermaid Catering Inc. o/a "Mermaid Limo Service" and "Cartier Limo Service" Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Christopher Bradley Parent o/a "Formal Affair Limousine Service" Woodslee, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Brian Pletsch o/a "Hometown Taxi" Tavistock, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Red Rose Limousine Services Ltd. Leamington, ON	Ordered to stop services	\$300.00

Rickert Enterprises Inc. o/a "Formal Limousine Service" and "Stratford Airporter" Stratford, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Rosedale Livery Limited Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Anthony & Marie Schoenmakers o/a "Anthony's Limousine Service" Sydenham, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Service Corporation International (Canada) Limited o/a "Award Limousine Services" Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Silverson Limousine Service Ltd. Tecumseh, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Skyline Limousines Toronto Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
SUV Limousine Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Ultimate Limousines Inc. London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Paul and Luanne Van Beers o/a "Prestige Limousine of Sarnia" Sarnia, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Dragan Varjadic o/a "Danny's Executive Limousine Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Christos Violetis o/a "Exceptional Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
The Wright Limousine Service Inc. Kitchener, ON	Ordered to stop services	\$300.00

## Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2005 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	P.V.A.
Motor Vehicle Transport Act:	M.V.T.A.
Scheduled Service:	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
Chartered Trip:	A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.

---

<u>Applicant:</u>	All Canadian Coach Travel Inc. ("All Canadian") Mississauga, ON	<u>File: 46227/A</u>
Respondents:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Pacific Western Transportation Inc. ("PW") Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") Angel Tours & Entertainment Inc. ("Angel")	
Applications:	Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Toronto, Hamilton, York, Durham, Peel and Halton.	
Applicant's Case:	All Canadian alleged at the commencement of the hearing that the authority applied for was routinely granted and wondered why its applications had attracted so much opposition. The company was incorporated in 2004 and it was operating under a Memorandum of Agreement with Viaggiatore Coach Lines Inc. ("VCL") which held provincial operating licences. The agreement was prepared by a law firm and approved by their current counsel. It had a lease/purchase agreement for seven coaches with Mercedes-Benz Credit Canada and a provision to expand to 20 coaches but it was not its intention to become large and impersonal. It was currently licensed in Quebec and in the U.S.A.	

All Canadian generally provides transportation to ethnic groups,

sports teams and other ad hoc groups as its main clientele. Its revenues were close to prediction but had a significant shortfall in September 2004.

### The Public Evidence

Eighteen public witnesses testified in support of the applications including tour operators, a personnel limousine company, hockey teams, church groups and an equipment broker. Their evidence can be summarized as follows:

- Omega Tours organizes 15-20 bus tours each year both within Ontario as well as to Quebec and U.S.A. It is very familiar with All Canadian's/VCL's services and would use it because of the Italian-speaking drivers. None of the respondents had ever contacted them.
- Travel Goodtime Tours primarily organized seniors' tours to Canadian and U.S.A. destinations and was endeavouring to double its tours in the next year. They have used All Canadian/VCL and consider their service to be excellent and would continue to use them if they were licensed. Save and except for Angel, none of the other respondents had ever solicited them.
- YYZ Airport Affiliates Inc. specializes in organizing corporate travel for banks, pharmaceutical companies and the automotive industry and has an event for almost every day of the year. It has used All Canadian/VCL extensively and considers their service excellent and prompt and has a "tremendous comfort zone" with them. The respondents had never solicited its business.
- Personnel Limousine in business since 1998, serves "high-end" corporate entertainment and government clientele. It uses All Canadian/ VCL for all its coach requirements because of its personal hands-on service. None of the respondents had ever solicited its business.
- Palmo Pascuzzi runs tours for Italian seniors from Toronto, Newmarket, Brampton and Scarborough. He operates day trips to Casino Rama and Niagara Falls and also longer trips to Montreal, Atlantic City, the Fatima Shrine, 1,000 Islands, and 30,000 Islands. It operates about 100 trips each year and has found the service of All Canadian/VCL to be fantastic and needs the good service. None of the respondents had solicited his business.
- Jacco Tours has offices in Toronto and Vancouver and operates bus and air tours varying in length from one to fifteen days across Canada and U.S.A. Its clientele is predominantly Chinese both locally and also from China. It requires 14 buses a day between June and September and 3 buses a day for the rest of the year. It is very pleased with the services of All Canadian/VCL, the

customers are happy, the price is reasonable and the drivers are good. They will continue to use this service as their first choice if licensed.

- My Travel arranges about 40 bus tours for the Italian community each year, both local and foreign, and loves the “painless” and “worry-free” services of All Canadian/VCL. It has never used the services of the respondents.
- East Woodbridge Seniors Club whose members are Italian seniors, organize 25-30 day trips each year. It has not used the services of the respondents and needs the services of All Canadian/VCL.
- Aurora Tigers Jr. A. Hockey Team organizes 11 trips a year and it could climb to 25 trips if the team makes the playoffs. It loves the excellent and dependable service of All Canadian/VCL and have never been contacted by the respondents.
- Mr. Michael Di Bartolomeo organizes 115-120 bus trips from various seniors’ homes mainly to gambling destinations, i.e. Casino Rama, Niagara Falls, Utica, Montreal, Quebec City and Atlantic City. He loves the “beautiful” and clean service of All Canadian/VCL.
- Guisepina Di Carlo organizes 25-30 church trips to various shrines and the All Canadian/VCL service was “bellissimo”.
- Tour East Holidays serves the Chinese community for tours both local and inbound and it anticipated 700 bus days in 2005. The All Canadian/VCL service was “perfect” and there were no complaints from customers and this, in turn, would enhance its growth. None of the respondents had contacted them to do business.
- Lee Burton, a minor midget hockey coach, travels with the team 7-8 times to the U.S.A. and 15 trips within Ontario. The All Canadian/VCL service is reliable, “terrific” and “A-1”. The respondents had not contacted them and they would use the applicant 100% of the time if the licences were granted.
- Cynthia Sandy organizes one-day Saturday shopping trips to Erie, Detroit and Buffalo and occasionally 3-5 day trips to New York City. The service of All Canadian/VCL was excellent and punctual and the respondents did not call her or seemed interested in her business.
- Pierina Graci organizes 20-30 bus tours for her church to visit shrines in Montreal, Chicago, Utica and Ste Anne de Beaupre. She uses All Canadian/VCL and the service was “bene”.
- George Papik, a tour operator, organizes ski trips and uses All Canadian/VCL and found them to be responsible, punctual and



the equipment is the "best".

- New Golden Horse Tours caters to the Asian market offering a variety of trips both in location and duration and needs about 800-1000 bus days per year. Its primary carrier is Coach Canada and All Canadian/VCL is its second choice.
- Leonardo Ortega arranges "healing pilgrimages" for the Philippino community as well as casino and shopping trips. It uses the services of All Canadian/VCL.

### Application Summations

- There was a public need expressed by the eighteen witnesses
- If the applications were granted, it would have no economic impact on the respondents as all the witnesses, save one, had not used the services of the respondents
- The respondents had failed to prove that granting the applications would economically impact their operations
- The case-law referred to by the respondents had no legal basis as the current situation was not similar

### **Respondents' Case:**

The respondents presented no evidence in support of their opposition to the applications. They argued that:

- the applicant was not fit to hold an operating licence and consequently it was not necessary for them to prove the economic impact on their operations if the licences were granted;
- as the relationship between All Canadian and VCL was illegal, All Canadian was currently operating illegally and the public evidence had to be considered illegal and not acceptable;
- the management agreement between All Canadian and VCL was not bona fide in that All Canadian did not exist on April 1, 2004 and the agreement was constructed as a means to avoid creditors. The Stewart Travel decision by the Board supported their arguments; and
- the Tourist Coach and the Attridge decisions did not recognize evidence from illegal operations as public support.

### Decision:

The Board considered the public need and the economic impact on the existing carriers in making its decision. The Board summarized that:

- the eighteen public witnesses that testified demonstrated a genuine need and desire for the service;
- as the respondents did not present any evidence, the Board could not determine that there would be any adverse economic impact on their operations;
- in the Board's opinion, the Stewart case cited by the respondents was not applicable in this matter as the relationships between the parties was significantly different. The management agreement between All Canadian and VCL on the other hand was to purchase the assets of VCL, including the operating licences

pending the transfer of the operating licences. The relationship between All Canadian and VCL was, in the Board's opinion, a legal agreement that reflected an interim period of operations.

**The applications were granted.**

**Applicant:** **Ballance It Inc.** **File No: 45965-B/C**  
**o/a "s'Kool Bus Transportation"**  
**Toronto, ON**

**Respondent:** Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")

**Application:** An intra-provincial application to transport passengers:

1. on a scheduled service between points in the District of Muskoka; and
2. on chartered trips from points in the District of Muskoka.

The application was restricted to the use of Class "D" vehicles as defined in the Regulations.

**Applicant's Case:** Ballance is in its sixth year of operation. This application is made to enable Ballance to serve the whole of Muskoka rather than the limited way it is authorized at present. Ballance provides a nightly service to bar patrons to their homes and the demand far outweighs the service. Ballance wants to extend its service to bar patrons, bars, concert venues, private parties, weddings and other functions that need transportation. It also plans to market its services to many resorts in the Muskoka Lakes. In the winter months the population is only 5,000 and during the summer it climbs to 35,000 and hence the demand for bus services. Ballance offers a unique service as it not only combats huge drinking and driving problems, but it also provides for individuals to travel on the bus for a single fare that Hammond does not provide. The applications were supported by 7 individuals and companies who wish to use the service in the extended areas.

**Respondent's Case:** Hammond serves Muskoka and operates a large fleet of vehicles. It operates three, year round scheduled services in Muskoka. It serves almost exclusively elderly passengers visiting Bracebridge to shop and attend medical appointments. However, its revenue from this service do not cover the direct cost of providing the service. It does provide resort night buses, but the demand has reduced over the years. Hammond is concerned that Ballance will "cannibalise" its current business by reducing its revenues and also the earnings of its employees. Hammond also objected to permitting Ballance to increase its fleet as there was no evidence to justify this need.

**Decision:** The Board considered the following factors when making its decision:

- the public need
- the ability of the applicant
- the economic impact on the existing carriers

## The Public Need

The scheduled service offered to the public, in the Board's opinion, serves the public need and convenience. It is essential and critical to the public need as it enhances public safety. Hammond does not provide this type of service and this part of the application was granted.

**With respect to the charter application, the public evidence was minimal and very limited in its support and that part of the application was denied.**

## Ability of the Applicant

The Board concluded that the business plan was sound with every expectation of success. The passenger count and revenues were on the rise.

## Economic Impact

With respect to the charter services, the Board felt that any erosion of revenues to Hammond could jeopardize its business cycle. But such was not the case with respect to the scheduled service.

**The application was granted in part.**

### Applicant:

940472 Ontario Inc.  
o/a "Chessington Transportation  
Consultants" ("Chessington")  
Mississauga, ON

File No.: 46391/A

### Respondents:

1. Bennington Limousines Inc. ("Bennington")
2. Floyd Sinton Limited ("Sinton")

### Applications:

Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Toronto, Peel, Halton, York, Durham, Simcoe and Niagara in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers exclusive of the driver.

Chessington subsequently withdrew the County of Simcoe from its applications as a result of which Sinton withdrew its opposition.

### Applicant's Case:

Chessington has been in business for 10 years and provides a limousine service for corporate accounts. It has been providing this service in sedans and now wanted to use the stretch-type limousines. It felt that the growth in population justified the applications. Several letters of support from its corporate clients supported the need and convenience of the applications. Chessington stated that it has been in business for many years and granting the licence will not create any sudden increased competition and will not cause Bennington any economic loss. It also alleged that Bennington had failed to provide any statistical analysis to prove

that it will be economically impacted if the licences were granted.

**Respondent's Case:**

Bennington specializes in corporate transportation in the Greater Toronto Area. Its clientele includes financial, entertainment and other corporate entities that require service to the airport, road shows, sightseeing and other special requests. Its level of ridership has steadily increased and will continue to rise if it is not challenged by other companies in the area. It alleged that Chessington provides an identical service and granting them a licence will have a negative impact on its operations.

**Decision:**

Chessington primarily operates sedans save and except for the one larger vehicle for which it is seeking these licences. In the Board's opinion, the public support on file was adequate with respect to demonstrating a public need and convenience. Chessington was also ready, willing and able to provide the service if licensed.

Bennington presented no evidence of any projected loss of business if these licences were to be granted. There were no allegations of poor service.

**The applications were granted.**

**Applicant:**

**Said A. Joho**  
**o/a "Vandeluxe Shuttle Service" ("Vandeluxe")**  
**Pembroke, ON**

**File No.: 46325**

**Respondent:**

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:**

An application to transport passengers on a scheduled service between the City of Pembroke and the Town of Petawawa in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 7 passengers exclusive of the driver.

**Applicant's Case:**

Vandeluxe proposed an hourly service between Pembroke and Petawawa from early morning until late evening. Once established, it would introduce larger vehicles and the service would be beneficial to the community and create jobs as well. Under cross-examination, Vandeluxe was unable to satisfactorily respond with respect to projected revenues, maintenance and other operating costs. The Board also questioned the insurance costs, safety, the working capital and the passenger counts in the projected statements.

Public evidence felt that the service would be good for the community. They suggested they would use the service, though infrequently, for recreational purposes and also to visit relatives.

**Respondent's Case:**

Greyhound testified that it runs a service between Pembroke and Petawawa. Its passenger count has declined by 40% on this route over the years. Any loss of passengers to Vandeluxe would have a negative economic impact on its operations and could result in a reduction of service, a fare increase or abandoning the route entirely.



Greyhound alleged that Vandeluxe had proven absolutely no public need and the business plan was not realistic.

**Decision:**

In the Board's opinion the public evidence was very inadequate, i.e. no regular use of the service even though they felt it was good for the community. Despite a total of around 22,500 people listed in the two municipalities, the public support at the hearing was abysmal.

The proposed business plan and the expectation of success was not based on a proper analysis. Vandeluxe did not comprehend the responsibilities of a licence holder under the *Public Vehicles Act*, i.e. time-table, tariff of tolls, etc. The Board concluded that Vandeluxe would be unable to assume these responsibilities. It was also concerned that any erosion of ridership from Greyhound may result in the service being abandoned.

**The application was denied.**

**Applicant:**

**Silver Ride Ltd. ("Silver Ride")  
Toronto, ON**

**File No.: 46192-C**

**Respondents:**

1. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
2. Greyhound Lines Inc.
3. Adirondack Trailways Ltd.

**Application:**

An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between:

1. Toronto and Albany, New York
2. Toronto and Toledo, Ohio
3. Toronto and Cleveland, Ohio

**Applicant's Case:**

Silver Ride has been providing a non-stop express service between Toronto and Philadelphia and it was now endeavouring to provide a similar service to other cities.

Twenty-four witnesses supported the application and can be summarized as follows:

- they preferred a direct service and disliked changing buses, especially with luggage;
- they have not used public services and preferred to use their cars;
- some do use public services, though infrequently;
- they have used the charter services of Silver Ride but not the scheduled service;
- they would use the service to visit relatives and friends;
- they supported the application even though they would not use the service;
- some had never checked on Greyhound's current services; and
- they were supporting a fellow countryman.



A consultant for Silver Ride prepared the financial statements for the Business Plan included with the application. He stated that the income projections were conservative and some of the expenses had been reduced since filing the Business Plan. He could only advise as to the financial aspect and played no part in the narrative of the plan. Silver Ride would use 2 buses each in the operation between Toronto/Albany and Toronto/Toledo but could not advise the Board what would happen if there was a breakdown of the buses.

The president of Silver Ride had found a niche market in their recent Philadelphia service. Silver Ride has the team and the financial capacity to commence the service if licensed. Silver Ride will create its own market and it will not compete with Greyhound. Whereas the sales would be slow initially, Silver Ride, over time, would make money. It was spending tremendously on advertising its service and the public was now aware of Silver Ride and appreciated its direct service.

A Director of the company suggested that the low count on the Philadelphia run suggests that there will be no economic impact on Greyhound. The buses have a security system to ensure that there are no unauthorized stops.

#### **Respondents' Case:**

Greyhound alleged that a direct service is not offered anywhere in North America because it is not viable and not profitable. Silver Ride's service to Philadelphia was not viable based on its own monitoring of the service. In its business plan, Silver Ride stated that Greyhound enjoys 95% of the market and therefore Greyhound would not be economically impacted if the new licence was granted. Greyhound serves Albany, Cleveland and Toledo from Toronto. Three daily trips and one direct service is offered to Albany via Buffalo. Greyhound also runs seven daily trips to Cleveland via Detroit and six daily trips to Toledo. These buses also serve major cities in Ontario en route. Ridership on these runs has declined because of different reasons, i.e. 9/11, SARS, etc. There has been no demand for a direct service to these cities, which in any case, would not be viable for Greyhound. The business plan of Silver Ride was flawed in that. There were:

- many calculation errors on the worksheet;
- fuel statistics were inconsistent;
- salary and wages were low by industry norms;
- calculations for repairs and maintenance were questionable;
- there was no maintenance plan with the Business Plan;
- there were no facilities expenses and employee benefits were understated;
- the projected ridership was not attainable;
- the proposed business was not viable;
- there was no public evidence from Albany, Cleveland and Toronto; and
- there was no evidence from a mass of people expressing a need for the service.

**Decision:**

As a scheduled service is a two-way service the Board notes that there was no public evidence from Albany, Toledo or Cleveland. The Board questions the success of the proposed service with only passengers from the Toronto area and rely on them for the return passenger load. The Board concluded that there was no public demand for the service from the public living in Albany, Toledo or Cleveland. Greyhound currently provides six daily trips to Toledo, four daily trips to Albany, one non-stop. It also offers seven daily trips to Cleveland. The Board concluded that the public evidence did not indicate an ongoing and regular need for the service. In fact the evidence was the public would only use it occasionally. There was very little quality of public need, it was very weak and inconsistent.

The ridership projections were not realistic and just not believable. Based on the projected figures, the Board had serious doubts as to the feasibility of the service. The demand for the service from the public was poor at best and there did not appear to be any potential/latent demand in the future. Greyhound is currently meeting the needs of the public. For the Board to introduce Silver Ride in areas where there exists no public demand would be an unjustifiable waste of resources and would inevitably result in a surplus of transportation capacity. The application was both premature and without merit.

**The application was denied.**

**Applicant:**

**The Little People's Transportation Corporation ("Little People's")  
Thornhill, ON**

**File No.: 46318**

**Respondents:**

1. Lisa F. Fera DeMorales  
o/a "Kids Kabbie"
2. 1523627 Ontario Inc.  
o/a "Kid's Limo"

**Application:**

Transportation of students between:

1. points in the Regional Municipality of York
2. points in the Regional Municipality of York and Toronto

Restricted to the use of Class "D" vehicles.

**Applicant's Case:**

Little People's has been in business since 2003 and was only recently aware that they needed an operating licence. It offers private transportation services to students to and from school, day care, summer camp and home, and its objective is to establish an efficient door-to-door service by experienced/trained staff. It claims that this is an "ever growing industry" due to independent/alternative schools and two-income families. It has licensed drivers and a regular maintenance programme for all their vehicles. York Region is one of the fastest growing areas and the business is there for everyone. It refers business to its competitors when it is too busy and it gets business from areas where the respondents refuse to go. It distributes

brochures, publishes a newsletter and considers the signage on its vehicles to be "travelling billboards". Seventeen per cent of its business is in York and 83% between York, Markham and Toronto. Statements of support for the licence came from twenty-one parents as well as four additional letters covering a wide area. Its prices cover costs and will eventually make a profit. Because of a strong demand for its service, it operates year round.

**Respondents' Case:**

Kids Kabbie stated that it serves York only and the service is identical to Little People's. Its ridership has steadily declined in spite of new schools and new homes being built in the area. It has had to close down "boundaries in order to maintain the business". The economic situation is very unstable and blames its decline on the competition from Little People's. Kid's Limo operates in the same territory as Little People's but only operates vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver. It claimed that its ridership has dropped since Little People's commenced its operations and are incurring ever-increasing losses. It has lost its service for St. Michael's Catholic School to Little People's because of price cuts.

**Decision:**

Public support for the licence from twenty-five parents/guardians, in the Board's opinion, was deemed to be adequate as it supported an area far larger than that served by the respondents. The Board concluded that the respondents offer a restricted service when compared to Little People's. It serves the students in two school buses and it was therefore able to operate on longer runs and on consolidated routes, thereby eliminating the need for smaller vans and more frequent runs. Little People's longer hours of operation definitely served the public need.

The respondents provided no financial statistics with respect to its services in the area applied for, i.e. how much revenue would be lost if the licence was granted. Consequently, the Board was unable to ascertain the economic impact that the respondents will sustain because there was no basis for comparison. Little People's operates 2-3 charters each week, a service that the respondents do not do. In the Board's opinion, the respondents would not be economically impacted in this area of service.

**The application was granted.**

**Applicants:**

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| 1. Trentway-Wagar Inc. ("TWI")<br>Peterborough, ON                  | <u>File No.: 45687-RE(4)</u> |
| 2. Pacific Western Transportation Inc.<br>("PW")<br>Mississauga, ON | <u>File No.: 26227-RE(1)</u> |

**Respondents:**

1. Viaggiatore Coach Lines Inc. ("VCL")
2. All Canadian Coach Travel Inc. ("AC")

**Application:**

These were applications under Sections 10 and 11 of the *Public*



*Vehicles Act* ("PVA"). The applicants alleged that VCL had not been carrying on business pursuant to its operating licences for a substantial period of time and also alleged that AC was transporting passengers without being the holder of an operating licence issued by the Board.

**Applicants' Case:**

The applicants alleged that:

- VCL failed to carry the prescribed amount of insurance continuously as there were gaps in the insurance coverage;
- VCL's U.S. authority had been cancelled because of lack of insurance;
- AC had no licence of its own and was using VCL's licence;
- The validity of the Management Agreement was questionable as AC did all the work and VCL was inactive;
- VCL did not operate continuously and there were times when the company was dormant; and
- Both VCL and AC had deliberately misled the Board and their credibility was questionable.

The applicants contended that VCL and AC had operated in contravention of the *PVA* and the operating licences of VCL should be cancelled.

**Respondents' Case:**

They alleged that:

- There was no evidence of dormancy during the hearing;
- The management agreement between the respondents was valid and legal;
- That VCL had faced dramatic financial setbacks due to 9/11, SARS, etc. and was forced to downsize its operations and consequently fell behind in its obligations resulting in lawsuits, etc.;
- VCL and AC stated that at all times they ensured that they had the proper insurance in place; and
- They made corrections where necessary to comply with licensing, financial and insurance requirements and at no time did they try to mislead the Board's investigator.

The respondents asked the Board to dismiss the applications.

**Decision:**

The Board had to deal with three allegations:

1. that the VCL licences were dormant;
2. that VCL allowed other parties to use its licences; and
3. that AC was transporting passengers for compensation without the proper licence from the Board.

The Board had four options:

1. suspend the licence;
2. cancel the licence;
3. impose temporary or permanent conditions on the licence; and



4. order the transportation service to stop.

Based on the evidence, the Board concluded that VCL did not have the proper insurance coverage from January 4, 2003 to March 18, 2003 and from June 14, 2003 to May 20, 2004.

- The Board stated that VCL failed to make payments as required and the insurance company cancelled the policy.
- The Board stated that operating a passenger transportation business without insurance was a very serious offence as it put the lives of the travelling public at great risk. The flagrant violation by VCL was totally irresponsible and it must be held responsible for its disregard of its responsibilities as a licensed carrier and a member of the motor coach industry.
- The Board concluded that the Management Agreement between AC and VCL was a valid one; however, the Board concluded that for a brief period of time prior to April 1, 2004, it was running a business without an operating licence.
- The Board was mindful that at all times AC ensured that there was insurance in place.

**The Board ordered that:**

- 1. All operating licences of VCL be cancelled; and**
- 2. AC cease operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.**



1. tous les permis détenus par VCL soient annulés; et
2. AC cesse d'opérer en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

La Commission a ordonné que:

- La Commission a reconnu que AC s'assurait que la couverture requise d'assurance était en place.
- La Commission a conclu que le contrat de gestion entre AC et VCL était valide. Cependant, la Commission a conclu que pendant une brève période avant le 1<sup>er</sup> avril 2004 elle exploitait un service sans permis.
- La Commission a indiqué qu'exploiter un service de transport de passagers sans détener d'assurance était un offense sérieuse et a mis la vie du public voyageur en danger. La violation flagrante de VCL était totalement irresponsable et elle doit être tenue responsable de ses actions en tant que détenteur de permis et de membre de l'industrie du transport de passagers.
- La Commission a indiqué que VCL n'a pas payé les primes d'assurance nécessaires et la compagnie d'assurance a annulé la police.

d'assurance;

- Les permis américain détenu par VCL avait été annulé faute d'assurance;

- AC ne détenait pas de permis et utilisait celui de VCL;
- La validité du contrat de gestion était mise en question du fait que AC faisait tout le travail et VCL était inactive;

- VCL n'a pas opéré de façon continue et à certains moments la compagnie était inactive; et
- VCL et AC avaient consciemment induit la Commission en erreur et leur crédibilité était douteuse.

Les requérantes ont prétendu que VCL et AC ont opéré en contravention de la LVTC et les permis détenus par VCL devraient être annulés.

Elles ont allégué que:

- Aucune preuve d'inactivité n'a été présentée à l'audience;

- Le contrat de gestion entre les défenderesses était valide et légal;
- VCL a fait face à des difficultés financières importantes dues à 9/11, le SRAS etc. et a été forcé de diminuer ses opérations et

- VCL et AC ont déclaré qu'elles s'assuraient qu'en tout temps elles avaient la couverture d'assurance requise en place; et
- Elles ont fait les corrections lorsqu'elles étaient nécessaires afin de se conformer aux exigences d'immatriculation, financières et d'assurance et en aucun temps elles ont essayé d'induire l'enquêteur de la Commission en erreur.

Les défenderesses ont demandé à la Commission de rejeter les requêtes.

## Décision:

La Commission a devant elle trois allégations:

1. que les permis de VCL étaient inactifs;
2. que VCL a permis à d'autres personnes d'utiliser ses permis; et
3. que AC transportait des passagers contre rémunération sans détenir le permis requis.

La Commission avait quatre options :

1. suspendre le permis;
2. annuler le permis;
3. imposer des conditions temporaires ou permanentes; et
4. ordonner l'arrêt immédiat du service.

En se basant sur la preuve présentée VCL ne détenait pas la couverture d'assurance requise du 4 janvier 2003 au 18 mars 2003 et du 14 juin 2003 au 20 mai 2004.



compétition que lui fait Little People's. Kid's Limo opère sur le même territoire que Little People's mais exploite seulement des véhicules ayant un capacité maximale assise de 12 passagers, excluant le conducteur. Kid's Limo prétend que le nombre de passagers a chuté depuis que Little People's a commencé ses opérations et la compagnie continue de subir des pertes. Kid's Limo a perdu son contrat avec St. Michael's Catholic School à cause de guerres de prix.

## Décision:

La Commission était d'opinion que le support du public de la part de vingt-cinq parents/gardiens était suffisant du fait qu'il supportait un secteur plus grand que celui couvert par les opposantes. La Commission a conclu que les opposantes offrent un service limité si on le compare à celui de Little People's. Little People's offre son service utilisant deux autobus scolaires et était capable d'opérer des routes plus longues et conséquemment d'éliminer le besoin pour des véhicules plus petits et des trajets plus fréquents. Les heures d'opérations plus longues de Little People's servaient les besoins du public.

Les opposantes n'ont fourni aucune statistique financière relativement au service qu'elles offraient dans leur secteur i.e. les revenus qui seraient perdus si le permis était accordé. Conséquemment, la Commission n'était pas capable de déterminer l'impact économique sur les opposantes parce qu'il n'y avait aucune base de comparaison. Little People's opère de deux à trois voyages notifiés par semaine; les opposantes n'offrent pas ce service. La Commission était d'opinion qu'il n'y aurait pas d'impact économique sur les opposantes.

La demande a été accordée.

## Requérantes:

1. Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)  
Dossier: 45687-RE(4)  
Peterborough, ON

2. Pacific Western Transportation Inc.  
Dossier: 26227-RE(1)  
Mississauga, ON  
« PW »

## Défenderesses:

1. Viaggiatore Coach Lines Inc. (« VCL »)  
2. All Canadian Coach Travel Inc. (« AC »)

## Requête:

Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun (« LVTC »). Les requérantes ont allégué que VCL n'utilisait pas ses permis depuis une bonne période de temps et ont aussi allégué que AC transportait des passagers sans être détenteur d'un permis de transport émis par la Commission.

## Preuve des requérantes:

Les requérantes ont allégué que:

- VCL n'a pas détenu la couverture d'assurance continue prescrite et qu'il y avait des intervalles où la compagnie n'avait pas

constituera un gaspillage injustifiable de ressources et résulterait un surplus de services de transport. La demande était à la fois prématurée et sans mérite.

La demande a été rejetée.

The Little People's Transportation Corporation (« Little People's »)  
Thornhill, ON

Dossier: 46318

Requérante:

Opposantes :

1. Lisa F. Fera DeMorales o/a « Kids Kabbie »
2. 1523627 Ontario Inc. o/a Kid's Limo »

Demande :

Transport d'étudiants entre:  
1. divers lieux situés dans la Municipalité Régionale de York  
2. divers lieux situés dans la Municipalité Régionale de York et Toronto

Limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D ».

Preuve de la  
demanderesse:

Little People's exploite son entreprise depuis 2003 et ce n'est que récemment que la compagnie a appris qu'elle devait détenir un permis de transport. La compagnie offre des services de transport privés aller-retour aux étudiants à partir des écoles, garderies, camps, d'été et de la maison et son objectif est d'offrir un service porte à porte efficace par un personnel expérimenté et formé. La compagnie prétend qu'il s'agit d'une « industrie en croissance continue » à cause du nombre d'écoles indépendantes ou alternatives et des familles à deux revenus. La compagnie a des conducteurs et un programme d'entretien régulier pour ses véhicules. La région de York est une des régions croissantes plus rapidement et l'établissement d'entreprises est possible pour tout le monde. La compagnie réfère du travail à ses compétiteurs quand elle trop occupée et va dans des secteurs où les opposantes ne veulent pas aller. La compagnie distribue des brochures, publie un bulletin d'information et considère ses véhicules comme des « panneaux réclame » sur roues. Dix-sept pour cent de son entreprise opère à l'intérieur de York et 83% opère entre York, Markham et Toronto. Les certificats de support pour le permis viennent de 21 parents ainsi que quatre lettres additionnelles couvrant un grand secteur. Ses prix couvrent les frais d'exploitation et éventuellement fera un profit. À cause de la forte demande pour le service, la compagnie opère toute l'année.

Preuve des opposantes :

Kids Kabbie a indiqué qu'elle dessert seulement York et que son service est identique à celui de Little People's. Le nombre de passagers utilisant son service a diminué continuellement en dépit des nouvelles écoles ouvertes et de nouvelles maisons construites dans le secteur. La compagnie a été obligée de fermer « certains secteurs afin de maintenir son exploitation ». La situation économique est très instable et impute le diminution du nombre de passagers à la

rentable. La surveillance du service en direction de Philadelphie par Silver Ride a démontré qu'il n'était pas viable. Silver Ride a déclaré dans son plan d'affaires que Greyhound détient 95% du marché et conséquemment l'émission du permis n'aurait aucun impact sur Greyhound. Greyhound dessert Albany, Cleveland et Toledo à partir de Toronto. Trois voyages chaque jour et un service direct sont offerts en direction d'Albany via Buffalo. Greyhound offre aussi sept voyages chaque jour en direction de Cleveland via Detroit et six voyages par jour en direction de Toledo. Ces autobus s'arrêtent aussi dans les villes importantes de l'Ontario en route. Le nombre de passagers sur ces routes a diminué pour différentes raisons i.e. 9/11, le SRAS etc. Il n'y a pas de demande pour un service direct en direction de ces villes et puis de toute façon le service ne serait pas viable pour Greyhound. Le plan d'affaires de Silver Ride était déficient de ce côté. Il y avait:

- Plusieurs erreurs de calcul dans le chiffrer;
- Les statistiques relativement à l'essence étaient contradictoires;
- Les salaires étaient bas comparés à ceux de l'industrie;
- Les calculs relativement aux réparations et à l'entretien étaient douteux;
- Le plan d'affaires ne contenait aucun plan d'entretien;
- Il n'y avait aucune dépense reliée aux installations et les avantages sociaux des employés étaient sous-évalués;
- Les projections relativement au nombre de passagers n'étaient pas réalisables;
- Le service proposé n'était pas viable;
- Il n'y avait aucun support du public en provenance d'Albany, Cleveland et Toronto; et
- Il n'y avait pas de preuve d'un grand nombre de personnes ayant exprimé un besoin pour le service.

## Décision:

Du fait qu'un service sur horaire va dans les deux sens il n'y avait pas de preuve du public pour les villes d'Albany, Toledo ou Cleveland. La Commission doutait du succès du service proposé parce qu'il n'y avait que des passagers à partir de la région de Toronto et que Silver Ride comptait sur eux pour le service de retour. La Commission a conclu qu'il n'y avait pas de demande du public demeurant dans les villes d'Albany, Toledo ou Cleveland. Greyhound offre présentement six voyages par jour en direction de Toledo, quatre voyages par jour vers Albany, dont un sans arrêt en route. Greyhound offre aussi sept voyages par jour vers Cleveland. La Commission a conclu que la preuve du public n'indiquait pas un besoin continu et régulier pour le service. La preuve du public a démontré que le service ne serait utilisé qu'occasionnellement. La qualité du support de la part du public n'était pas très bonne. Le support était faible et contradictoire.

Les projections quant au nombre de passagers n'étaient pas réalistes et n'étaient pas crédibles. En se basant sur les chiffres présentés, la Commission avait des doutes sérieux quant à la faisabilité du service. La demande pour le service de la part du public était au mieux faible et il ne semblait pas y avoir une demande potentielle ou latente dans le futur. Présentement Greyhound rencontre les besoins du public. Introduire Silver Ride dans des secteurs où il n'existe pas de demande



**Demande:**

Demande de permis de transport de passagers sur horaire entre:

1. Toronto et Albany, New York
2. Toronto et Toledo, Ohio
3. Toronto et Cleveland, Ohio

**Preuve de la**

**demanderesse:**

Silver Ride fournit un service express entre Toronto et Philadelphie et veut maintenant offrir un service similaire en direction de d'autres villes.

Vingt-quatre témoins ont témoigné au support de la demande et les témoignages peuvent se résumer ainsi :

- Ils préféreraient un service direct et n'aimaient pas changer d'autobus surtout avec des bagages;
- Ils n'avaient pas utilisé les services publics et préféreraient utiliser leurs voitures;
- Certains utilisaient les services publics mais très peu souvent;
- Ils avaient utilisé le service de nolisement mais pas le service sur horaire;
- Ils utiliseraient le service pour aller visiter la parenté et les amis;
- Ils supportent la demande même s'ils n'utiliseraient pas le service;
- Certains n'avaient jamais vérifié les services offerts par Greyhound; et
- Ils voulaient supporter un comité.

Un consultant engagé par Silver Ride a préparé les états financiers qui ont accompagné le plan d'affaires qui a accompagné la demande. Il a déclaré que les revenus projetés étaient conservateurs et certaines dépenses ont été réduites depuis le dépôt de la demande. Il ne pouvait discuter que l'aspect financier du plan d'affaires et ne pouvait rien dire relativement au narratif du plan. Silver Ride utiliserait deux autobus pour chacun des services Toronto/Albany et Toronto/Toledo mais il ne pouvait pas dire ce qui arriverait si les autobus tombaient en panne.

Le président de Silver Ride a trouvé un marché niche dans le service en direction de Philadelphie. Silver Ride a l'équipe et les ressources financières pour commencer le service si le permis est accordé. Silver Ride va créer son propre marché et n'entrera pas en compétition avec Greyhound. Quoiqu'au début les ventes seraient lentes, après un certain temps Silver Ride ferait de l'argent. Silver Ride dépendait des sommes importantes pour publiciser ses services. Le public connaissait maintenant Silver Ride et appréciait son service direct.

Un administrateur de la compagnie a suggéré que le petit nombre de passagers sur la route Toronto/Philadelphie indiquait qu'il n'y aura pas d'impact économique sur Greyhound. Les autobus ont un système de sécurité afin de s'assurer qu'il n'y a aucun arrêt non-autorisé.

**Preuve des opposantes:**

Greyhound a allégué qu'aucun service direct n'est pas offert en Amérique du Nord parce que ce service n'est pas viable et n'est pas



**Demande:**

Demande de permis de transport sur horaire entre la ville de Pembroke et la ville de Petawawa utilisant des véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale assise de 7 passagers, excluant le conducteur.

**Preuve du demandeur:**

Vandellux a proposé un service chaque heure entre Pembroke et Petawawa à partir de tôt le matin jusqu'à tard le soir. Une fois établi, Vandellux introduirait des véhicules plus gros et le service bénéficierait à la communauté et créerait des emplois. En contre-interrogatoire, Vandellux n'était pas capable de donner des réponses satisfaisantes relativement aux revenus projetés, l'entretien et autres coûts d'exploitation. La Commission a aussi mis en doute les coûts d'assurance, la sécurité, le fonds de roulement et le nombre de passagers indiqué dans les dépenses projetées.

La preuve du public a démontré que le service serait bon pour la communauté. Les témoins du public ont indiqué qu'ils utiliseraient le service, quoique sporadiquement, pour des voyages récréatifs et aussi pour visiter la parenté.

**Preuve de la  
défenderesse:**

Greyhound a témoigné qu'elle offre un service entre Pembroke et Petawawa. Le nombre de passagers a diminué de 40% sur cette route au cours des années passées. Une perte de passagers au bénéfice de Vandellux aurait un impact économique négatif sur ses opérations et une réduction de service, une augmentation de tarifs ou même l'abandon complet de la route pourrait en résulter. Greyhound a allégué que Vandellux n'a pas prouvé de besoin public et le plan d'affaires n'est pas réaliste.

**Décision:**

La Commission était d'opinion que la preuve du public n'était pas adéquate i.e. que le public n'utiliserait pas le service régulièrement même si le public pensait que le service serait bon pour la communauté. Malgré le fait que la population environnante était de 22,500 il y a eu très peu de support du public à l'audience.

Le plan d'affaires proposé et la possibilité de succès n'étaient pas basés sur une analyse correcte. Vandellux n'a pas compris les responsabilités d'un détenteur de permis en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun i.e. les horaires, les tarifs etc. La Commission a conclu que Vandellux ne serait pas capable d'assumer ses responsabilités. La Commission était aussi préoccupée par le fait que toute érosion de passagers de Greyhound résulterait dans l'abandon du service.

**La demande a été rejetée.**

**Demanderesse:**

**Silver Ride Ltd. (« Silver Ride »)**  
**Toronto, ON**

**Dossier: 46192-C**

**Opposantes:**

1. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
2. Greyhound Lines Inc.
3. Adirondack Trailways Inc.

Demande de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir de Toronto, Simcoe, Peel, Halton, York, Durham et Niagara limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale assise de 12 passagers, excluant le conducteur.

Subséquentement, Chessington a retiré le comité de Simcoe et Sinton a retiré son opposition.

Chessington est en affaires depuis 10 ans et offre un service de limousine à des clients corporatifs. Par le passé le service a été fourni en utilisant des automobiles sedan. La demanderesse veut maintenant utiliser des limousines allongées. Chessington pense que l'augmentation de population justifie la demande. Plusieurs lettres de support de la part de clients corporatifs ont été déposées comme preuve des besoins et de la commodité du public. Chessington a déclaré que la compagnie est en affaires depuis plusieurs années et que le permis additionnel ne créerait pas d'augmentation soudaine de compétition et ne causerait pas de perte économique à Bennington. Il est aussi allégué que Bennington n'a pas fourni d'analyse statistique prouvant que le permis aura un impact économique s'il était accordé.

Bennington se spécialise dans le transport de la clientèle corporative dans le secteur du Grand Toronto. Sa clientèle inclut des entités financières, de divertissement et autres entités requérant un service vers l'aéroport, pour des spectacles, des tours et autres demandes spéciales. Son niveau de passagers a augmenté de façon régulière et cela continuera si aucune compagnie ne lui fait compétition. Bennington a allégué que Chessington offre le même type de service que Bennington et que d'accorder le permis aurait un impact négatif sur ses opérations.

**Demande:**

**Preuve de la demanderesse:**

**Preuve de l'opposante:**

**Décision :**

Chessington opère principalement des automobiles sedan sans plus gros véhicule pour lequel il a déposé la présente demande. La Commission est d'opinion que le support de la part du public au dossier était adéquat pour démontrer les besoins et la commodité du public. Chessington était prêt et capable d'offrir le service si le permis était accordé.

Bennington n'a présenté aucune preuve relativement aux pertes projetées si le permis était accordé. Il n'y avait pas de preuve de mauvais service

**La demande a été accordée.**

**Demandeur:**

Said A. Joho  
o/a « Vandeluxe Shuttle Service »  
« Vandeluxe »  
Pembroke, ON

**Opposante:**

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

**Dossier: 46325**

à des rendez-vous médicaux. Cependant, les revenus provenant de ce service ne permettent pas d'en couvrir les frais. Hammond offre un service de nuit aux centres de villégiature mais au cours des années la clientèle a diminué. Hammond s'est dit préoccupée que Ballance va cannibaliser sa clientèle actuelle en réduisant ses revenus et par le fait même les revenus de ses employés. Hammond s'est aussi opposée à l'augmentation du nombre de véhicules exploités par Ballance du fait qu'il n'y avait aucune preuve supportant une telle augmentation.

En prenant sa décision la Commission a considéré les facteurs suivants:

- les besoins du public
- l'aptitude de la demanderesse
- l'impact économique sur les transporteurs actuels

#### Les besoins du public

La Commission était d'opinion que le service sur horaire sert la commodité et les besoins du public. Il est essentiel et critique à la sécurité du public. Hammond n'offre pas ce type de service et cette portion de la demande a été accordée.

**Relativement à la demande de permis de transport notifié, la preuve du public était minimale et le support très limité et cette portion de la demande a été rejetée.**

#### L'aptitude de la demanderesse

La Commission a conclu que le plan d'affaires avait une bonne base et que l'on peut s'attendre à ce qu'il ait du succès. Le nombre de passagers et les revenus étaient en hausse.

#### L'impact économique

Relativement aux services notifiés, la Commission a conclu que toute érosion des revenus de Hammond pourrait mettre en péril son cycle d'entreprise. Mais tel n'était pas le cas du service sur horaire.

**La demande a été accordée en partie.**

#### Décision:

#### **Opposantes:**

1. Bennington Limousines Inc. (« Bennington »)
2. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)

#### Demandeur:

940472 Ontario Inc.  
o/a « Chessington Transportation  
Consultants » (« Chessington »)  
Mississauga, ON

Dossier: 46391/A

- Les opposantes n'ont pas apporté de preuve d'impact économique conséquent la Commission ne pouvait déterminer s'il y aurait eu un impact économique sur leurs opérations;
- De l'opinion de la Commission l'affaire Stewart citée par les opposantes n'était pas applicable du fait que les relations entre les parties étaient significativement différentes. Le contrat de gestion entre All Canadian et VCL couvrait l'achat des actifs de VCL, incluant les permis de transport, en attendant le transfert des permis. La relation entre All Canadian et VCL était, de l'opinion de la Commission, un contrat juridique qui reflétait une période intermédiaire des opérations.

**Les demandes ont été accordées.**

**Demanderesse:**

**Ballance It Inc.**

**Dossiers: 45965-B/C**

**o/a « s'Kool Bus Transportation »**

**Toronto, ON**

**Opposante:**

**Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)**

**Demande:**

**Demande de permis de transport intra-provincial pour transporter des**

**passagers:**

1. sur horaire entre divers points dans le District de Muskoka; et
2. notifié à partir de divers points dans le District de Muskoka.

La demande était limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » tel que défini dans la réglementation.

**Preuve de la**

**demanderesse:**

Ballance opère depuis 6 ans. La présente demande a été présentée afin de donner la possibilité à Ballance d'offrir ses services à travers le District de Muskoka au lieu du service limité que la compagnie peut offrir présentement. Ballance offre un service aux personnes allant dans les bars pour les ramener à la maison et la demande est plus forte que le service offert. Ballance veut étendre son service aux personnes allant dans les bars, aux concerts, aux fêtes privées, aux mariages et autres événements ayant besoin de transport. Il veut aussi vendre ses services aux nombreux centres de villégiature de Muskoka Lakes. Durant les moins d'hiver la population est de seulement 5,000 personnes mais durant l'été la population augmente à 35,000 personnes et de ce fait la demande pour les services de transport augmente. Ballance offre un service unique pour effet de combattre l'alcool au volant mais aussi donne l'opportunité aux gens de voyager en autobus à un prix individuel ce que Hammond ne permet pas. Les demandes ont été supportées par 7 personnes et compagnies désirant utiliser le service sur le territoire faisant l'objet de la demande.

**Preuve de l'opposante:**

Hammond dessert Muskoka et opère une flotte importante de véhicules. Toute l'année Hammond opère trois services sur horaire dans Muskoka. Ce service dessert presque exclusivement une clientèle âgée visitant Bracebridge pour magasiner et pour se rendre





- Cynthia Sandy organise des voyages de magasinage d'une journée à Erie, Detroit et Buffalo et occasionnellement des voyages de 3 à 5 jours à New York. Le service de All Canadian/VCL est excellent et ponctuel et les opposantes ne l'ont pas contactée ou ne semblaient pas intéressées par ses voyages.
- Lee Major, un entraîneur de hockey mineur midjet, voyage avec son équipe de 7 à 8 fois aux États-Unis et 15 fois à l'intérieur de l'Ontario. Le service offert par All Canadian/VCL est fiable, fantastique et numéro 1. Il n'a pas été contacté par les opposantes et il utilisera la demanderesse si les permis sont accordés.
- Tour Est Holidays dessert la communauté chinoise pour des voyages locaux et arrivant au Canada. La compagnie anticipe 700 autobus jours en 2005. Le service de All Canadian/VCL est « parfait ». La compagnie n'a reçu aucune plainte de la part des clients et cela a pour effet d'améliorer sa croissance. La compagnie n'a pas été contactée par les opposantes.
- Giuseppina Di Carlo organise de 25 à 30 voyages à destination de sanctuaires et le service de All Canadian/VCL est « bellissimo » sans problème de All Canadian/VCL.
- M. Michael Di Bartolomeo organise de 150 à 200 voyages par autobus par année à partir de maisons de retraite principalement en direction de destinations de jeu i.e. Casino Rama, Niagara Falls, Utica, Montréal, Québec et Atlantic City. Il adore le bon service et possiblement 25 si l'équipe se rend en séries éliminatoires. Le club aime le service excellent et fiable de All Canadian/VCL. Le club n'a jamais été contacté par les opposantes.
- Aurora Tigers Jr. A Hockey Team organise 11 voyages par année et possiblement 25 si l'équipe se rend en séries éliminatoires. Le club n'a jamais été contacté par les opposantes.
- East Woodbridge Seniors Club, dont les membres sont d'origine italienne, organise de 25 à 30 voyages par année. Le Club n'a pas utilisé les services des opposantes mais il a besoin des services de All Canadian/VCL.
- My Travel organise aux alentours de 40 voyages par autobus par année desservant la communauté italienne, autant locale que provenant de l'étranger. La compagnie adore le service sans problème offert par All Canadian/VCL. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.
- premier choix de la compagnie.  
Le permis est accordé All Canadian/VCL continuera d'être le fournisseur par All Canadian/VCL, les clients sont contents, les tarifs sont raisonnables et All Canadian/VCL emploie de bons conducteurs. Si le reste de l'année. La compagnie est très satisfaite du service jour entre les mois de juin et de septembre et de 3 autobus par jour Canada et de la Chine. La compagnie a besoin de 14 autobus par se compose principalement de personnes d'origine chinoise du jours en longueur à travers le Canada et les États-Unis. Sa clientèle

La clientèle principale de All Canadian se compose de groupes ethniques, d'équipes sportives et autres groupes ad hoc. Ses revenus ont manqué de peu les prévisions mais il y a eu un déficit important en septembre 2004.

## La preuve du public

Dix-huit témoins du public ont témoigné au support des demandes incluant des grossistes en voyages, une compagnie offrant des services de limousine, des équipes de hockey, des groupes religieux et un courtier en équipements. Leurs témoignages peuvent se résumer comme suit:

- Omega Tours organise de 15 à 20 voyages en autobus chaque année en Ontario ainsi qu'au Québec et aux États-Unis. La compagnie connaît bien All Canadian/VCL et utiliserait leurs services du fait que leurs chauffeurs parlent l'italien. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- Travel Goodtime Tours organise principalement des voyages pour les personnes de l'âge d'or ailleurs au Canada et aux États-Unis et désire doubler ses voyages au cours de la prochaine année. La compagnie a utilisé All Canadian/VCL et considère que le service offert est excellent et continuerait d'utiliser le service si un permis était accordé. Des opposantes, seulement Angel a contacté Travel Goodtime pour solliciter leurs voyages.

- YYZ Airport Affiliates Inc. se spécialise dans l'organisation de voyages corporatifs pour les banques, des compagnies pharmaceutiques et l'industrie automobile et organise des événements pour presque tous les jours de l'année. La compagnie utilise les services de All Canadian/VCL le plus souvent possible et considère que le service offert est excellent et rapide. La compagnie se dit très satisfaite du service offert. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.
- Personnel Limousine est en affaires depuis 1998 et dessert le marché haut de gamme du divertissement corporatif et une clientèle gouvernementale. La compagnie utilise All Canadian/VCL lorsqu'elle a besoin d'autobus à cause du service super personnalisé. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- Palmo Pascuzzi organise des voyages pour les personnes de l'âge d'or d'origine italienne à partir de Toronto, Newmarket, Brampton et Scarborough. Il opère des voyages journaliers à Casino Rama et Niagara Falls et aussi des voyages plus longs à Montréal, à Atlantic City, au Sanctuaire de Fatima, aux 1,000 îles et aux 30,000 îles. Il organise environ 100 voyages par année et trouve que le service de All Canadian/VCL est fantastique et il a besoin de ce bon service. Aucune des opposantes ne l'ont contacté.

- Jacco Tours a des bureaux à Toronto et à Vancouver et organise des voyages par autobus et par avion qui varient de un à quinze

# Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2004 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

## Loi sur les véhicules de transport en commun:

LVT

## Loi sur les transports routiers :

LTR

## Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

## Service nolisé:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

## Demanderesse:

All Canadian Coach Travel Inc. (« All Canadian »)  
Mississauga, ON

## Opposantes:

Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
Pacific Western Transportation Inc. (« PW »)  
Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)  
Angel Tours & Entertainment Inc. (« Angel »)

## Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Toronto, Hamilton, York, Durham, Peel et Halton.

## Preuve de la

## demanderesse:

Au début de l'audience, All Canadian a allégué que le permis demandé faisait souvent l'objet de demandes et se demandait pourquoi sa demande a attirée autant d'oppositions. La compagnie a été incorporée en 2004 et exploitait son entreprise en vertu d'un contrat avec Viaagiatore Coach Lines Inc. (« VCL ») qui détenait des permis de transport. Le contrat a été préparé par un bureau d'avocats et a reçu l'approbation de leur avocat actuel. La compagnie avait un contrat de location/vente avec Mercedes-Benz Credit Canada pour 7 autobus et contenait une disposition permettant d'ajouter 20 autobus. All Canadian n'avait pas l'intention de devenir plus gros et impersonnel. La compagnie détenait des permis au Québec et aux États-Unis.



NOM/ADRESSE

DÉCISION

FRAIS  
IMPOSÉS

300\$

La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service

Dragan Varjadic  
o/a « Danny's Executive Limousine  
Service »  
Toronto, ON

300\$

La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service

Christos Violettis  
o/a « Exceptional Limousine Service »  
London, ON

300\$

La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service

The Wright Limousine Service Inc.  
Kitchener, ON

**NOM/ADRESSE**

**DÉCISION**

**FRAIS  
IMPOSÉS**

Christopher Bradley Parent  
o/a « Formal Affair Limousine Affair »  
Woodside, ON  
300\$

Brian Pletsch  
o/a « Hometown Taxi »  
Tavistock, ON  
300\$

Red Rose Limousine Services Ltd.  
Leamington, ON  
300\$

Rickert Enterprises Inc.  
o/a « Formal Limousine Service » et  
« Stratford Airporter »  
Stratford, ON  
300\$

Rosedale Livery Limited  
Mississauga, ON  
300\$

Anthony & Marie Schoenmakers  
o/a « Anthony's Limousine Service »  
Sydenham, ON  
300\$

Service Corporation International (Canada)  
Limited  
o/a « Award Limousine Services »  
Hamilton, ON  
300\$

Silverson Limousine Toronto Inc.  
Tecumseh, ON  
300\$

Skyline Limousines Toronto Inc.  
Mississauga, ON  
300\$

SUV Limousine Inc.  
Toronto, ON  
300\$

Ultimate Limousines Inc.  
London, ON  
300\$

Paul et Luanne Van Beers  
o/a Prestige Limousine of Sarnia  
Sarnia, ON  
300\$

**NOM/ADRESSE**

**DÉCISION**

**FRAIS  
IMPOSÉS**

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

300\$

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Hamilton Limo Inc.  
Hamilton, ON

Murray Hill Executive Transportation Inc.  
Toronto, ON

Murray Hill Limousine (Ontario) Ltd.  
Toronto, ON

Jack Jobin  
o/a « Limos by Mr. J's »  
Windsor, ON

David Kimmerly  
o/a « At your Service »  
Windsor, ON

Ron Koppes Leasing Inc.  
o/a « Limos By Ron Koppes »  
Chatham, ON

The Little People's Transportation Corp.  
Thornhill, ON

MGL Holdings Inc.  
o/a « Preferred Limousine »  
Georgetown, ON

Charles Machowski  
o/a « A California Style Limousine Service »  
London, ON

Kenneth MacLeod  
o/a « A Formal Affair Limousine Services »  
Emeryville, ON

Allan J. McAnich & Tammy Jean Williams  
o/a « A.T. Tours »  
Pelee Island, ON

Mediterranean Mermaid Catering Inc.  
o/a « Mermaid Limo Service » et « Cartier Limo Service »

**FRAIS  
IMPOSÉS**

**DÉCISION**

**NOM/ADRESSE**

300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Phillip L. Bozzelli o/a « Escort Limousine Service » Toronto, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	John Ross Campbell North York, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Domenico Caruso o/a « Transamerica Coach Lines » Mississauga, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Celebrity Limousine Inc. o/a « Celebrity Limousine » South Woodilee, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Gregory Chauvin o/a « SX Limousine Service » Essex, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Jennifer Corbett o/a « Superstar Limousine » Woodstock, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Patrick Cote o/a « Prestige Limousine Service » Niagara Falls, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Culliton's Limousine Service Limited Toronto, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Dallas Equipment Service Ltd. o/a « Dallas Coach » Mississauga, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Albert George Diehl o/a « Stagecoach Limousine Service » Breslau, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Gaetano (Guy) Giomofelice o/a « Happy Day Limousine » Hamilton, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Grandeur Limousine Service London, ON



NOM/ADRESSE

DÉCISION

FRAIS  
IMPOSÉS

2057333 Ontario Inc.  
o/a « The VIPBUS Co. »  
London, ON  
300\$

2065167 Ontario Inc.  
o/a « A & J Signature Limousine »  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

4104144 Ontario Limited  
o/a « Buckingham Livery Service »  
North York, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

608212 Ontario Inc.  
o/a « Tilbury Auto Sales »  
Tilbury, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

759938 Ontario Inc.  
o/a « Dial-A-Limo »  
Toronto, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

882800 Ontario Inc.  
o/a « Talk of the Town Limousines »  
Windsor, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

9404472 Ontario Ltd.  
o/a « Chessington Transportation  
Consultants »  
Mississauga, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

George Albert  
o/a « A Dream Limousine »  
Muncey, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

Christine H. All  
o/a « Main Street Limousine »  
Markham, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

Ast's Enterprises Ltd.  
o/a « Ast's Limousine Service »  
Burlington, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

Maureen Beelard  
o/a « Dusk to Dawn Limousine Service »  
Windsor, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

Brian R. Bonney  
o/a « Magic Moment »  
Cambridge, ON  
La Commission a  
ordonné la cessation  
immédiate du service  
300\$

# **Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun**

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la convention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
-------------	----------	---------------

1397788 Ontario Ltd. o/a « Manhattan Livery Services » North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------

1432284 Ontario Limited o/a « Star Taxi and Limousine » Parkhill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

1474451 Ontario Inc. o/a « 245 Limo » Strathroy, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------

1522026 Ontario Limited o/a « Royal Limousines of Windsor » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------

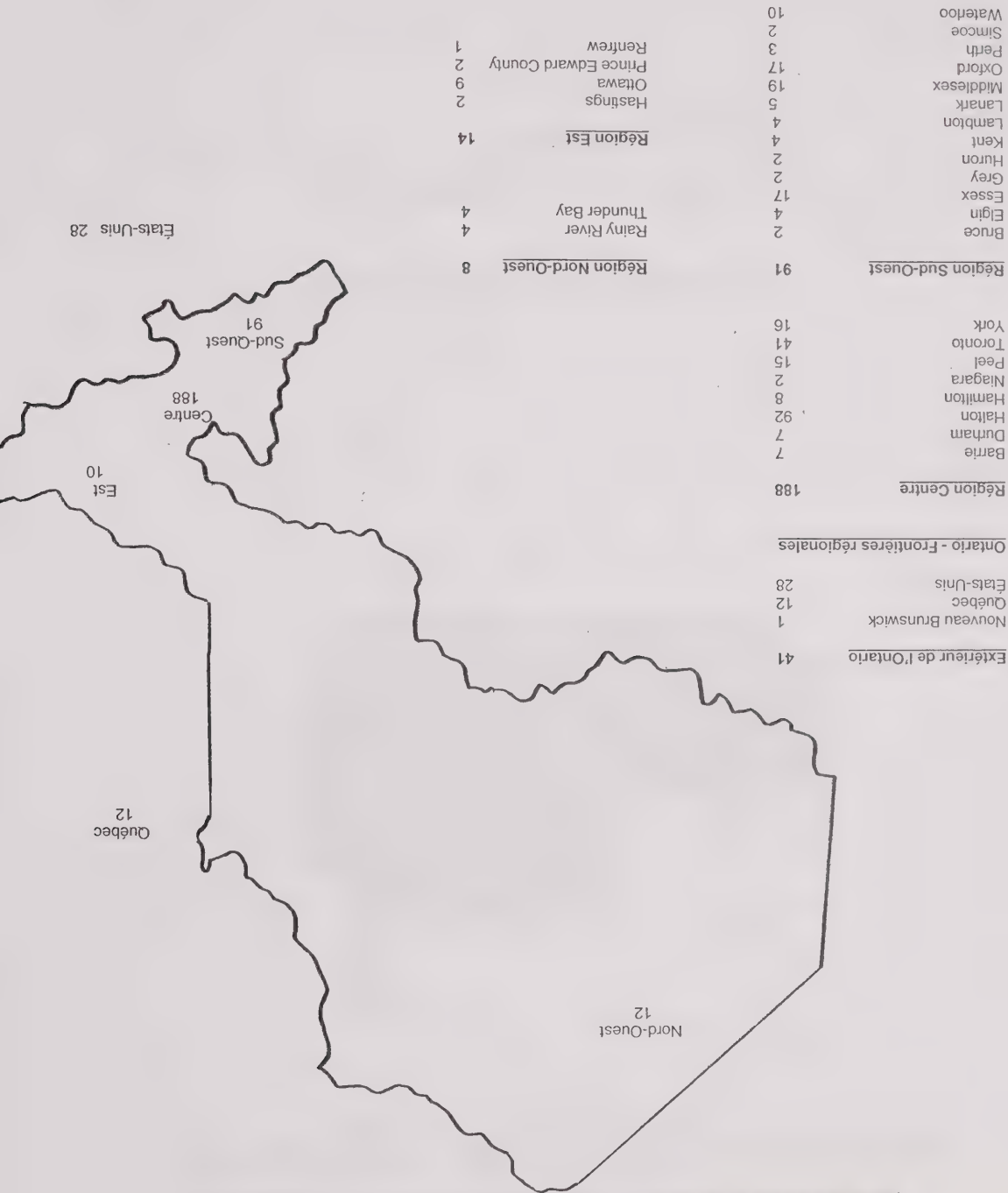
1528538 Ontario Limited o/a « At Dusk or Dawn Limousine Service » La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	-------

2027270 Ontario Inc. o/a « Envoy » Woodstock, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

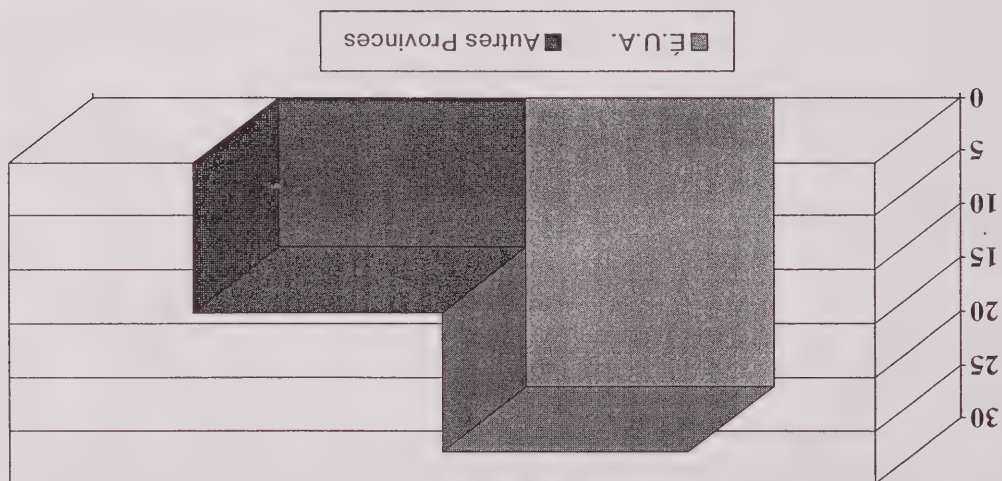
2027377 Ontario Inc. o/a « Crystal Limousine Service » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

2038787 Ontario Inc. o/a « Prince Edward Limousine Service » Picton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------

# ***Demandes reçues par région***



# *Demandes de permis spéciaux*

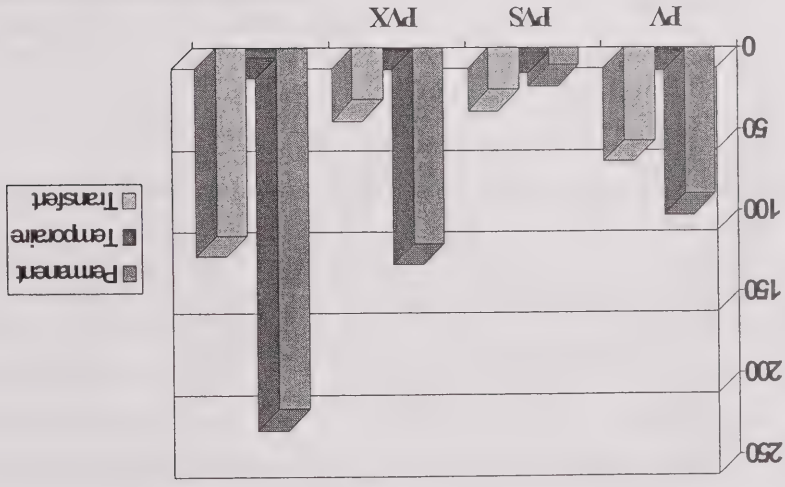


## **JURIDICITION D'ORIGINE DU DEMANDEUR**

E.U.A.	27
Autres Provinces	14
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>



# *Demandes reçues*



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	90	11	120	221
Temporaire	2	3	1	6
Transfert	57	26	32	115
TOTAL	149	40	153	342

Legende:

PV

Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS

Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX

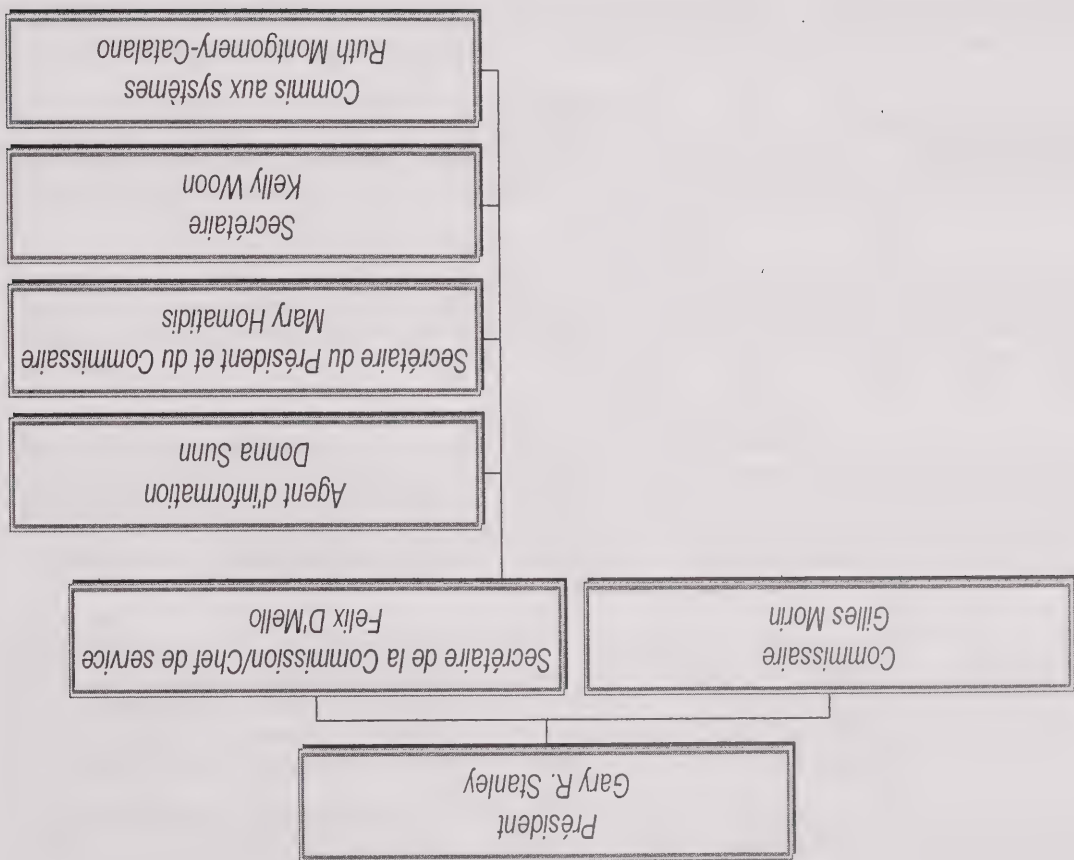
Demandes de permis en vertu de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

## INFORMATION FINANCIÈRE

<u>Revenus/Recouvrements</u>			
Frais de dépôt/demandes	105,840\$	2005	2004
Frais d'audiences imposés	22,639		
Demandes de permis spéciaux	5,770		
Echange américain	2,816		
<b>Total</b>	<b>137,065\$</b>	<b>109,996\$</b>	
<b>Dépenses</b>			
Salaires et avantages sociaux	318,430\$	306,110\$	
Voyages et communications	25,782	39,845	
Équipement et fournitures	72,542	55,645	
<b>Total</b>	<b>416,754</b>	<b>401,600\$</b>	
<b>Coût net d'exploitation de la Commission</b>		<b>279,689\$</b>	<b>291,604\$</b>

# Organigramme

(au 31 décembre 2005)



## Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario a célébré son cinquantième anniversaire en 2005. En 1954, le Conseil privé a décidé que la province n'avait pas le pouvoir de limiter le transport inter-provincial. Cependant, le gouvernement fédéral ne voulait pas s'impliquer dans l'administration de cette activité et a décidé d'en déléguer la responsabilité aux provinces en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (1954). En 1955, la province de l'Ontario a créé la Commission des transports routiers. On a donné à la Commission le pouvoir de réglementer et d'émettre des permis de transport par autobus et par camion.

Au cours de ces cinquante ans, il y a eu des changements importants au mandat qui a été donné à la Commission, notamment la déréglementation de l'industrie du camionnage en 1987. Maintenant la fonction principale de la Commission des transports routiers est de réglementer l'entrée dans l'industrie du transport de passagers par autobus, tel que défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, et de participer à la réglementation de la conduite de ces entreprises en vertu de la Loi.

Au cours des dernières années, il y a eu une augmentation du nombre d'entreprises dans le secteur du transport par limousine et de la capacité des véhicules utilisés comme limousine. À cause de cette croissance, la Commission a reçu en 2005 plusieurs demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* de la part de détenteurs de permis alléguant que plusieurs de ces entreprises de transport par limousine transportaient de passagers utilisant un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis.

Des audiences et des sessions d'information ont été tenues à travers la province, notamment à Windsor, London, St. Catharines, Hamilton, Toronto et Ottawa. Suite à ces audiences, plusieurs centaines de demandes de la part d'entreprises exploitant des limousines qui étaient considérées comme des véhicules de transport en commun ont été traitées. La Commission continue de recevoir en 2006 ces demandes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi.

La Commission continue de donner un service rapide et ponctuel au public de l'Ontario et à l'industrie même si le personnel de la Commission est pour la plupart à temps partiel. La Commission continue de rendre ses décisions promptement et la plupart du temps les décisions écrites sont rendues dans les deux semaines de l'audience.

La pratique et le but de la Commission sont de contrôler ses dépenses et de combler les coûts du processus d'audience par le recouvrement des coûts de la part des parties impliquées dans le processus. En 2005, la Commission a été capable de servir le public pour un montant net de 18% de moins que l'année précédente.

En plus des demandes pour de nouveaux permis et pour des privilèges additionnels, la Commission continue de recevoir une variété de demandes de révision et de sanction et nous nous attendons à ce que cela continue.

Gary R. Stanley  
Président



## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (au 31 décembre 2005)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

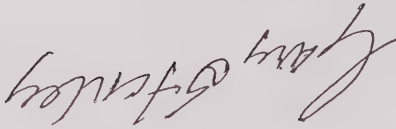
Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

A:

L'honorable Donna H. Cansfield, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2005.

Respectueusement,



Gary R. Stanley  
Président

A:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le sousigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission  
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31  
décembre 2005.

Respectueusement,



Donna H. Cansfield  
Ministre

Table des matières

4 La Commission .....

5 Message du président .....

6 Organigramme .....

7 Information financière pour l'année 2005 .....

8 Demandes reçues .....

9 Demandes de permis spéciaux traitées .....

10 Demandes de permis reçues par région .....

11 Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.....

17 Résumés de décisions rendues .....





---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

## RAPPORT ANNUEL 2005



CA20N/  
DT710  
- A56

Government  
Publications



---

# Ontario Highway Transport Board

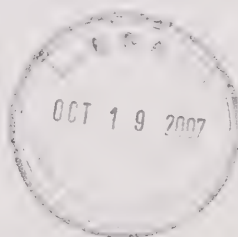
## ANNUAL REPORT 2006

---



## Table of Contents

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	7
Financial Information 2006 .....	8
Applications Received .....	9
Special Authorities Processed .....	10
Applications Received by Region .....	11
Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the <i>Public Vehicles Act</i> .....	12
Summaries - Reasons for Decisions .....	23





To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2006.

Respectfully submitted,

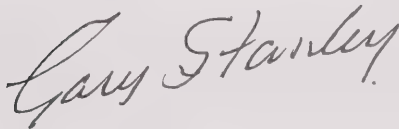
A handwritten signature in cursive script, reading "Donna Cansfield".

Donna H. Cansfield  
Minister

To: The Honourable Donna H. Cansfield  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2006.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script, reading "Gary Stanley".

Gary R. Stanley  
Chair

---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup>. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2006)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

---

## *Message from the Chair*

The Ontario Highway Transport Board ("Board") administers the *Ontario Highway Board Act*, the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal). The Board is empowered to control the entry into and maintain an orderly development of the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to and from other jurisdictions.

The Board reports to the Minister of Transportation and its stakeholders are the for-hire, public vehicle operators.

The Board primarily deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 applications deal with the suspension or cancellation of existing operating licences and Section 11 applications deal with unlicensed operations.

After examining all the documentation submitted by the applicants, the Board may determine that a written hearing will satisfy the requirements of natural justice and an oral hearing to determine the matter is not necessary. This process dramatically decreases the costs to the parties, the time involved is minimal and the decisions are issued promptly.

In other applications, where the Board decides this not to be the case, a public hearing is held to determine the matter. These hearings are conducted throughout the province and at the convenience of the parties involved. The Board has initiated the practice of holding night hearings to accommodate the applicants and their public witnesses. Many of these hearings are conducted without the use of legal counsel thereby reducing the over-all costs for the participants.

Applications are processed expeditiously and Board hearings are scheduled promptly subject to the availability of the parties.

The Board attempts to meet its target of rendering a decision within fourteen days of a public or written hearing. I am pleased to report that during 2006, this target was achieved.

The Board continues to receive a number of complaints, lodged by the industry under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, against limousine companies. These complaints have alleged that certain limousine companies, particularly those operating the large stretch-limousines, were not properly licensed as public vehicles. This has resulted in an influx of applications for public vehicle operating licences.

---

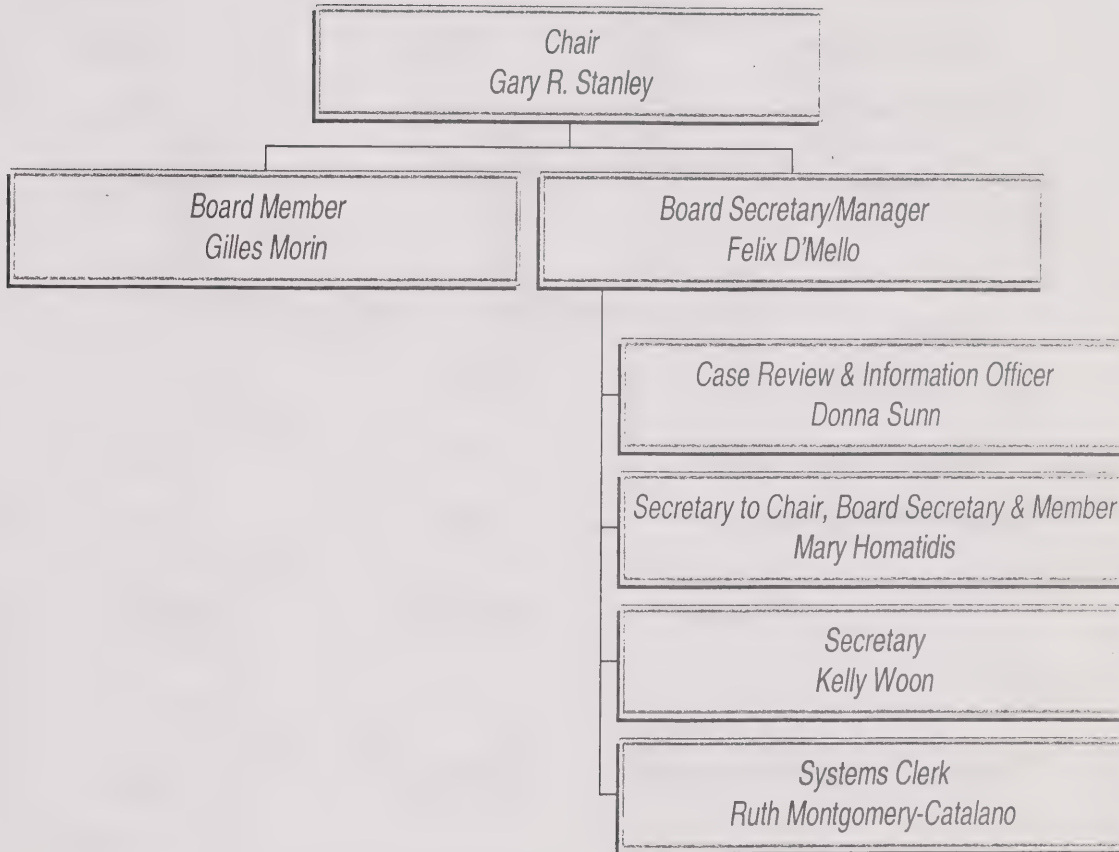
The application process of the Board is intended to be self-financing and our top priority is efficient service to both the public and the industry. We continue to operate with part-time administrative staff and hearing expenses are recovered from the participants.

I expect the number and similar type of hearings to continue. The Board will continue its efforts to ensure that Ontario public vehicle operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public.

**Gary R. Stanley**  
**Chair**



**Organizational Chart**  
**(at December 31, 2006)**



## **FINANCIAL INFORMATION**

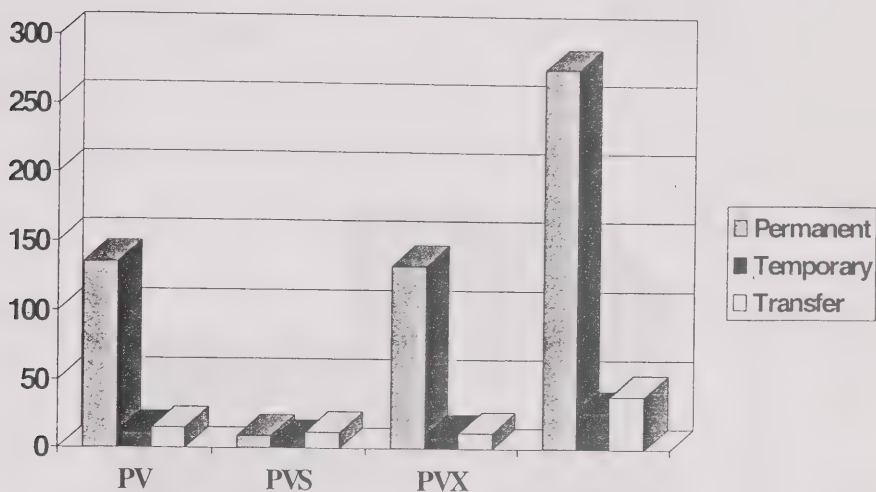
<b><u>Revenues/Recoveries</u></b>	<b><u>2006</u></b>	<b><u>2005</u></b>
Filing Fees	\$116,816	\$ 105,840
Costs Assessed at Hearings	38,872	22,639
Special Authorities	3,373	5,770
U.S. Exchange	<u>833</u>	<u>2,816</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>159,894</u></b>	<b>\$ <u>137,065</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 332,425	\$ 318,430
Travel and communication	29,942	25,782
Equipment and supplies	<u>67,320</u>	<u>72,542</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>429,687</u></b>	<b>\$ <u>416,754</u></b>

<b>Net Cost of Board's Operations</b>	<b>\$ <u>269,793</u></b>	<b>\$ <u>279,689</u></b>
---------------------------------------	--------------------------	--------------------------

## Applications Received

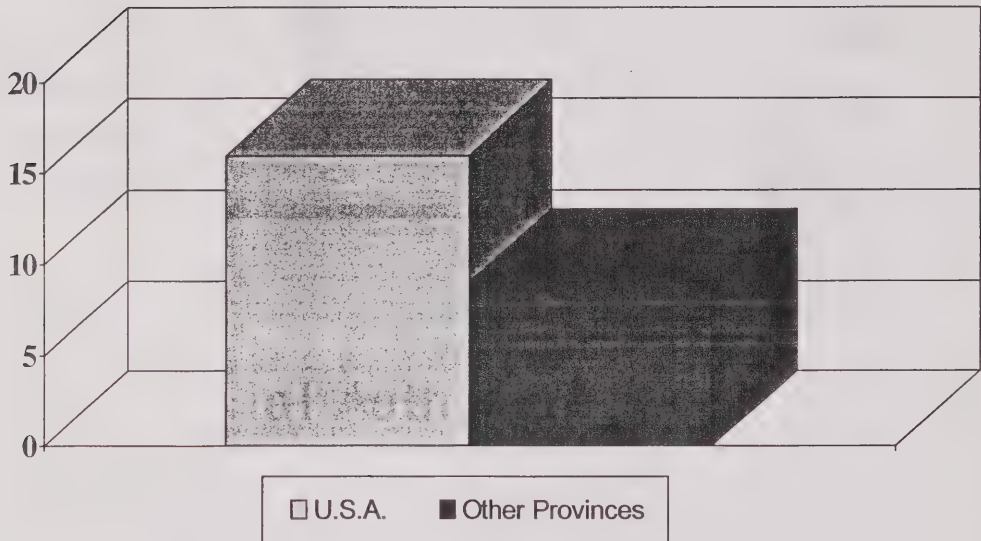


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	135	9	133	277
Temporary	12	6	10	28
Transfer	15	12	12	39
<b>TOTAL</b>	<b>162</b>	<b>27</b>	<b>155</b>	<b>344</b>

### Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

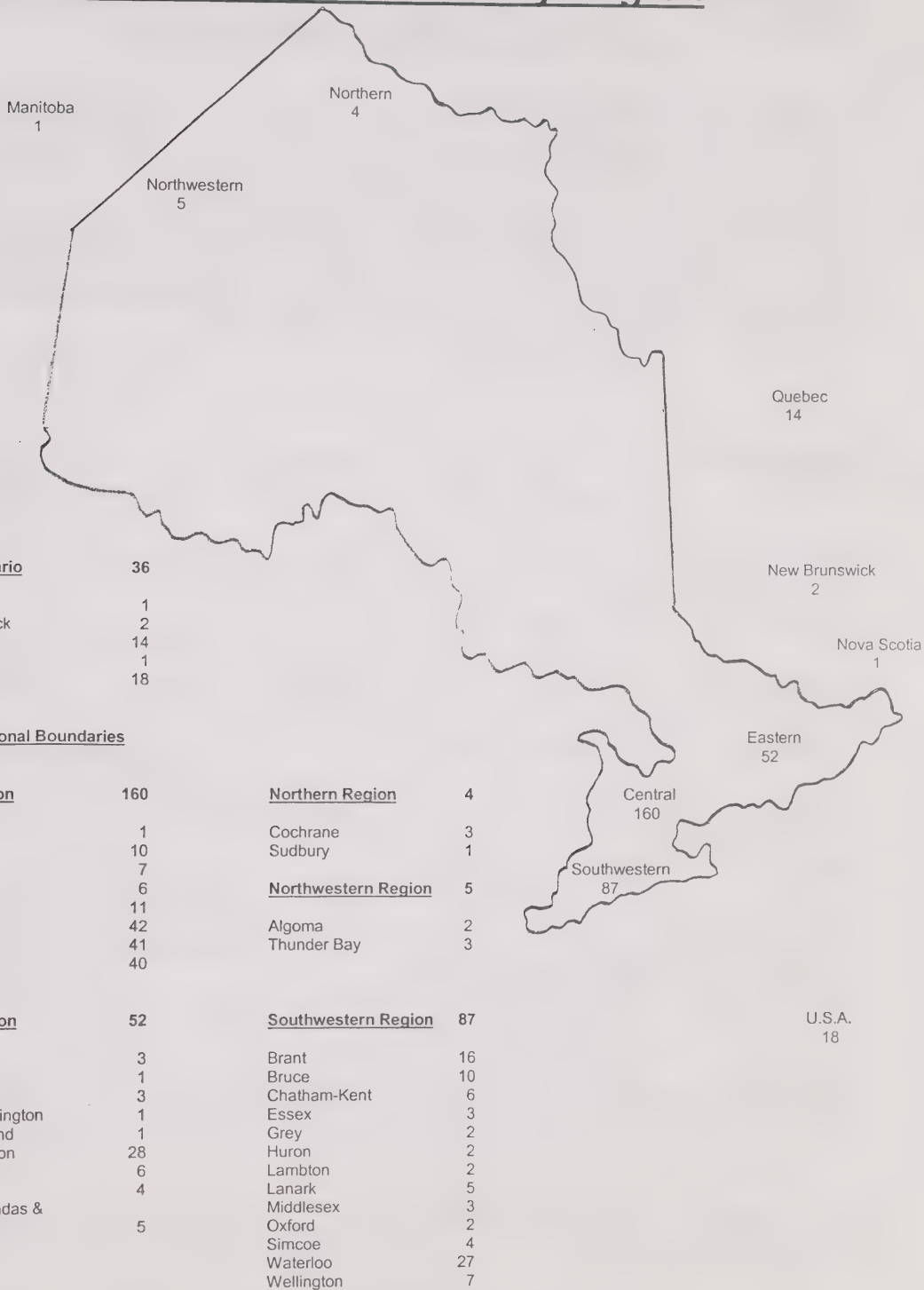
## Special Authorities Processed



### APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	16
Other Provinces	<u>9</u>
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>

# Applications Received by Region





---

## Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
1017190 Ontario Inc. o/a "Boulevard Limousine" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1050241 Ontario Inc. o/a "Bell CT Limousine" Brantford, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1103030 Ontario Limited o/a "Allstar Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1374525 Ontario Inc. o/a "Ottawa Limousine Service" and "Elite Limousine" Ottawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1425052 Ontario Limited o/a "Hollywood Limousine & Casino Packages" Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	\$300.00
2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
4015541 Canada Inc. o/a "Maestro Limousine" Gatineau, QC	Ordered to stop services	\$300.00
6073115 Canada Inc. o/a "Ascendia Limousine Service" Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
968402 Ontario Ltd. o/a "Central Taxi" St. Catharines, ON	Ordered to stop services	\$300.00
AAA Sedan Limousine Service Limited 1384 Main Street East Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Thomas Ackford o/a "Red Line Limousine Service" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Alagash Investments Limited o/a "Estate Limousine Services" Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Salih Kamil Majeed Al-Shimmary Ruthven (Town of Kingsville, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Amigo Limo Inc. Pickering, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Donald Basso o/a "Basso Limousine" Peterborough, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Bay Limousine Services Inc. and/or Bay Transportation Services Inc. Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Bay Street Executive Limousine Services Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Marc Belisle o/a "Lac Leamy Limousines" Gatineau, QC	Ordered to stop services	\$300.00
J.P. Bentley Enterprises Inc. Georgetown, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Michael Biniaminov o/a "5 Star Limo" Thornhill, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Hermant D. Boehmer o/a "Hermi's Limousine Service" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
James Bonham o/a "Elite Limousine Service" Brussels, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Bramalea Superb Limousine Livery Service Inc. Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Brampton Limousines Inc. Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Mr. Tommy Browne o/a "L & B Limousine" Hamilton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Business Class Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
James Byers o/a "Byers Limousine Service" Iroquois, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Capital Limousine Services Inc. Gloucester, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Champagne Limousine North York, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Charles E. Ciralo o/a "CEC Limousine Service" Waterdown, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Robert & Graham Clarke o/a "Toronto Funeral Coach" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Clements Limousine Service Ltd. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Derek Clermont o/a "Executive Limousine and Sedan Service" Ottawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Corporate Tours Canada Inc. Ancaster, ON	Ordered to stop services	\$300.00
County Transportation Services Inc. Smiths Falls, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Crown Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Crown Royal Limousines Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Damigo Enterprises Inc. o/a "Mirage Limousine Services" Guelph, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Ian Patrick De-Gannes o/a "Ambience Limousines" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Mandeep & Hardeep Singh Deol o/a "Deol Limousine Service" Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Desmond Dias o/a "Desmond's Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Dick's Taxi Leamington, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Edwin Doiron o/a "Edwin's Limousine" Everett, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Terry Dolan o/a "Royal Limousine Niagara" Welland, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Stephen J. Doughty o/a "Barrie Toronto Van Pool" Brampton, ON	Ordered to stop services	\$750.00 to the Board \$900.00 to the Complainant
Fotini Efpatridis o/a "Leave It To Us Weddings" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Elite Limousines Sault Ste. Marie Limited Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Enchanted Limousine Services Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00



<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Entertainment Express Limousine and Luxury Coach Inc. Dearborn Heights, Michigan U.S.A.	Ordered to stop services	\$300.00
John Henry Feeney o/a "Rode Star Limousine & Tours" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
David and Marilyn Ferguson o/a "Brentwood Livery" Waterloo, ON	Ordered to stop services	\$300.00
John and Cathy Gibson o/a "Rouge Valley Limousine Service (2001)" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Michael James Giovinazzo o/a "G's Limousine" Kitchener, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Henrique Goncalves o/a "No Limit Limousine" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Good Day Limousine Service Ltd. Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Mark Greenhorne o/a "Pandabear Express Limousine Service" Colborne, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Xiao Biao Guo North York, ON	Ordered to stop services	\$500.00
Farooq Hanjra o/a "Car Pool Daily Service" and "Daily Ride Between Toronto & Montreal Just \$45" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$1,000 to the Board \$500 to the Complainant

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Richard Henthorn o/a "Rick's Car Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Arlene and Brian Horton o/a "A.M.H. Limo" Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Robert Leonard o/a "Grey Highlands Limousine and Transportation Services" Markdale, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Limoscenes Inc. Ancaster, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Salvatore Lucchese o/a "Sound Samsation Entertainment" Guelph, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Majestique Limousine Services Inc. Concord, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Patrick Malloy o/a "ShamrockLimo Services" Greely, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Marshall Holdings LLC o/a "Country Club Limousine" Bloomfield Hills, Michigan U.S.A.	Ordered to stop services	\$300.00
Marview Limited o/a "Whispers Limousine Service" Newmarket, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Melvyn McKay o/a "McKay's Taxi" Petawawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Nelson Medeiros o/a "Advantage Limousine" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Men In Black Limousine Services Ltd. Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Lucy Menton o/a "Ed's Limousine Service" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Faiyaz Mohammad o/a "Lim 4 U" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Michael Neudorf o/a "Luxury Limousine" Niagara Falls, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Niagara Classic Cars Ltd. Niagara-on-the-Lake, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Old Colony Student Transportation Wheatley, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Olympic Limousine Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Demetrios & Jeffrey Orphanos o/a "Legacy Limousines" Ottawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Paramount Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Platinum Limousine Service Inc. Cambridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Liisa Quinn o/a "Simple Life Limousine" Lakefield, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Regal Limousine Services Inc. Burlington, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Rendez-Vous Limo Services Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Request Limousine Services Inc. Whitby, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Gaetan Sauve o/a "All VIP Limousine Service" Alexandria, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	Ordered to stop services	\$300.00
John Sears o/a "Class Above Limousine" London, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Senzel Limousine Service Inc. Etobicoke, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Michael Sharples o/a "Caledon Limousine Service" Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Farhad Siassi o/a "Art Limousine Service" Richmond Hill, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Silver Ride Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$500 to the Board \$900.00 to the Complainant

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Barry Simmons o/a "Ambassador Limousine Service" Peterborough, ON	Ordered to stop services	\$300.00
John Sparkes o/a "Sparkes Luxury Limousine Service" St. Catharines, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Wayne and Jacqueline Stach o/a "A Royal Treatment Limousine" Carleton Place, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Star's Limousine Corp. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Student Transportation of Canada Inc. Breslau, ON	Ordered to stop services	\$2,500.00 to the Board \$5,000 to the Complainant
Federation of Students, University of Waterloo Waterloo, ON	Ordered to stop services	No costs assessed
Jean Souliere o/a "Fleetwood Ground Transportation" Vars, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Southampton Limousine Inc. St. Catharines, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Superior Limousine Service Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Kasar Tabasum o/a "Parkview Limousine Services" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00



<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Toronto Towncar Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Ultra Limousine (York) Ltd. o/a "Mr. Stretch Limousine" Sharon, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Lisa and Peter Karl Weileder o/a "K-W Limousine" Kitchener, ON	Ordered to stop services	\$300.00
White Dove Limousine & Coach Inc. Kitchener, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Helen Williams o/a "Heritage Limousine" Petrolia, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Worldwide Corporate Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Greg Young o/a "Greg Young Limousine Service" Metcalf, ON	Ordered to stop services	\$300.00

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2006 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

<b>Public Vehicles Act:</b>	<b>P.V.A.</b>
<b>Motor Vehicle Transport Act:</b>	<b>M.V.T.A.</b>
<b>Scheduled Service:</b>	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
<b>Chartered Trip:</b>	A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.

---

<b><u>Applicant:</u></b>	4260252 Canada Inc. o/a "Prestige Limousine Service" and "Derek's Executive Coach" ("Prestige") Gloucester, ON	<b><u>File No: 46226/A</u></b>
<b>Respondent:</b>	Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")	
<b>Applications:</b>	Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Ottawa.	
<b>Applicant's Case:</b>	Prestige alleged that it offered the public a unique service, i.e. its vehicles were unmarked with no signage on the sides, drivers wore shirts and ties instead of uniforms, offered a door-to-door service and also carried the passengers' luggage. The public demanded a larger vehicle and hence the purchase of a 48-seat passenger bus. Most of the work was inside Ottawa. Any moves beyond Ottawa were undertaken based on the All Call Rule established by the Board. Prestige did admit that it had operated without the proper authority for about three months. This was due to a misunderstanding because it assumed that it had all the necessary licences until it was advised otherwise. Prestige always abided by the law and that is why the applications were filed. Its prices were comparable to other carriers, it employed two drivers and offered a variety of equipment to serve the public need. It has removed the washroom in the new bus and this reduced the vehicle to a Class "B" bus as defined in the Regulations. Four public witnesses testified in support of the applications: a	

limousine/wedding planner, two transportation services and the Canadian Medical Protective Association. They would want the services of Prestige extensively because it was accessible, flexible and "A-1". Prestige offered comparable and flexible rates, catered to the embassy business and has a "fully dressed chauffeur" and not just a bus driver in uniform. Greyhound's services were not utilized because of the bus driver uniforms and the logos on the sides of the buses. The witnesses all testified that they wanted an executive style vehicle that Prestige provided.

**Respondent's Case:**

Greyhound testified that it had sufficient equipment available in the Ottawa area to serve the public need. It stated that last minute demands for service, especially in peak periods, was always a concern for all carriers. Tourism was down by 17% and it had a decrease in charter revenues from the previous year. The introduction of another carrier in the area would have an economic impact on its operations. Based on the projected revenues of Prestige in its first year of operation, Greyhound would be hard-hit and subsequently may have to lay off its employees. Greyhound stated that the public evidence did not support the applications and therefore the applications should be denied.

**Decision:**

Public need, the ability of the applicant and the economic impact on the respondent if the licences were granted were the factors considered by the Board when making the decision.

The Board concluded that Prestige did not knowingly operate without the proper authorities and that it quickly rectified the situation by filing the proper applications. Prestige offered a more personalized service than that offered by Greyhound.

All the evidence presented by Greyhound pertained to business in Class "A" vehicles. Prestige used a Class "B" coach. Consequently, the Board concluded that Greyhound would continue to enjoy its existing business and would not be economically impacted by Prestige if the licences were granted, as the markets to be served were different.

**The applications were granted.**

**Applicant:**

**Can-Am Express Inc. ("Can-Am")  
Thornhill, ON**

**File No: 45942-G**

**Respondents:**

1. Tourist Coach Line Inc. ("Tourist")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Adirondack Trailways Ltd. ("Adirondack")
4. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Application:**

An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between the Regional Municipality of York, the City of Toronto and the City of New York in the United States of America.

## **Applicant's Case:**

The applicant's proposed service would be on Thursdays and Sundays and directed to serve the Orthodox Jewish Community. The service would cater to their needs, i.e. stops for prayers, separate seating for men and women and also provide kosher food.

Nine public witnesses testified in support of the application. Their evidence could be summarized as follows:

- must meet the religious requirements of the passengers;
- separate seating arrangements for men and women should be made available;
- kosher food should be provided;
- the passengers would not travel with bus companies that would not cater to their special needs;
- passengers must have a modest dress code;
- the communities, in the area applied for, were growing both in the U.S.A. and Canada and they travelled back and forth for family reasons;
- the services provided by Tourist was not satisfactory because of the inconvenience of the drop-off points and also not meeting the religious requirement;
- the public would not use the services of Greyhound and Trentway as they did not meet the public needs; and
- Can-Am would respond to the community requirements and therefore they supported the application.

Can-Am stated that:

- more buses would be purchased if the application was successful;
- it would meet all the requirements of the Orthodox Jewish Community, i.e. separate seating, prayer stops and kosher food;
- if successful in getting the licence, the proposed service would have no economic impact on the operations of Trentway and Greyhound as its pick-up points were too far from their terminals;
- the Jewish Community is very large and there is sufficient business for both Can-Am and Tourist to enjoy;
- under cross-examination, Can-Am did admit that it was not cognizant with respect to revenues, ridership, expenses, wages, benefits, repairs, etc.;
- it was also aware that operating licences were not issued to cater to a specific community and that licences were issued to serve the general public at large; and
- Can-Am agreed to be limited to no more than five vehicles if the licence was granted and also limit its areas of service so as to not impact the respondents.

## **Respondents' Case:**

Tourist stated that it provided an identical service to that proposed by Can-Am. It catered to the Jewish Community and met the religious and other requirements of the public. Tourist operated very rarely with full loads and most of the time the buses ran at less than full capacity. If Can-Am were to take away ten passengers a week from Tourist, it



would be operating at zero profit and hence its opposition to the application. Tourist alleged that Can-Am presented no evidence of the viability of the proposed service and it had not established a prima facie case with respect to proving that there was a public need for the service. There was no demand from the public that would ride the bus. All the witnesses that testified did not travel by bus. Tourist was able to meet the needs of the public and any "head to head" competition would be detrimental to its operations.

Trentway stated that the undertaking by Can-Am to restrict its services to a certain small market segment was not enforceable and consequently the application should be dismissed. There was no need expressed from the travelling public and the financial projections of the proposed endeavour were totally inadequate. There were no market projections, passenger volumes, fares, etc. Trentway alleged that the application should be dismissed for two reasons: there was no public need and it would be poor public policy to issue a licence to only a segment of the public rather than to all members of the travelling public.

Greyhound reiterated that to issue a licence only to a certain segment of the public would be illegal and obnoxious. A public vehicle service is open to any race, religion, sex, colour, clothing, etc. and cannot preclude any person from using the service because of these factors. There was no public evidence from the users of the service i.e. how often the services are required, past usage, complaints about the current service, etc. There was no information about anticipated volumes and revenues and the application was consequently deficient and should be dismissed in its entirety.

### Decision:

The Board considered the public need, the viability of the proposed service and the economic impact on the respondents when making the decision.

#### Public Need

In order for the Board to make its decision, it must hear from actual users of the proposed service, i.e. whether the needs are regular, are the users students, seniors, families, commuters, etc. and if the service required is a two-way service or otherwise. The Board heard from witnesses representing the Orthodox Jewish Community but none of them were users of the public inter-city bus service. There was no evidence whatsoever from user witnesses that expressed a need for an ongoing and regular bus service. There is a threshold to meet the statutory test of public need and convenience and in this respect, the applicant simply failed the test.

#### Viability of Proposed Service/Economic Impact

There was a total lack of evidence with respect to the viability of the proposed service and market sustainability. Consequently, the Board could not determine if the proposed operation would be viable. The Board concluded that, to introduce a new licensee where there was no



public demand and no information as to the viability of the proposed service, was an unjustifiable waste of resources and would inevitably lead to a surplus of transportation capacity. In the Board's opinion, the proposed service was not viable and could not be sustained by the market.

The Board also endorsed a previous Board Decision, i.e. a public vehicle service is for all Canadians and to do otherwise would be a dangerous precedent and contrary to public policy. Canadians have an inherent right to choose the services of any available licensed carrier.

**Based on the evidence, the application was denied.**

**Applicant:** Greyhound Canada Transportation Corp. **File No: 46486-RE(1)**  
("Greyhound")  
Toronto, ON

**Respondent:** Stephen J. Doughty ("Doughty")  
o/a "Barrie Toronto Van Pool"

**Application:** Greyhound alleged that Doughty was transporting passengers in a public vehicle without the necessary operating licence from the Board.

**Applicant's Case:** Greyhound alleged that:

- Doughty was providing a daily service between Barrie and Toronto in a vehicle with a seating capacity of fifteen passengers. Contrary to Doughty's opinion, the vehicle in question did not qualify as a car pool vehicle which is defined in the Regulations as a vehicle with a seating capacity of not more than 12 passengers;
- It was not a car pool vehicle but instead it was a public vehicle. Doughty was therefore operating a public vehicle without the proper authority;
- As the vehicle was driven by several individuals, there was also cause for public safety concerns;
- Doughty's operation lacked the proper insurance, a Commercial Vehicle Operator's Certificate and other municipal and provincial licensing, driver qualifications, etc.; and
- Doughty was advertising on the side of the vehicle, giving an appearance of a public vehicle operation which it did not have.

Greyhound asked the Board to Order that:

1. the operation cease immediately;
2. the advertising on the side of the van, be removed; and
3. award its legal costs.

**Respondent's Case:** Doughty stated that:

- he was unaware that he required an operating licence to run his service;
- he would remove one seat and reduce the seating capacity of the vehicle to conform to the definition of a car pool vehicle. In doing so, he would be exempt from the requirements of obtaining a public vehicle operating licence;
- he would also remove the advertising from the side of the bus; and
- he pled guilty to operating a public vehicle without the proper authority.

**Decision:**

**Based on the evidence, the Board ordered that the current operation cease immediately. Costs were also awarded.**

**Applicant:**

**Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Peterborough, ON**

**File No.: 46685-RE(1)**

**Respondent:**

Farooq Hanjra  
o/a "Car Pool Daily Service" and  
"Daily Ride Between Toronto & Montreal Just \$45"

**Application:**

Trentway alleged that Mr. Hanjra was transporting passengers without the necessary operating licence from the Board and consequently, he was operating in contravention of the laws of Ontario.

**Applicant's Case:**

Trentway stated that:

- Mr. Hanjra was providing a service between Toronto and Montreal with some intermediate stops en route;
- Mr. Hanjra did not have the proper licence to provide this service;
- Mr. Hanjra's website revealed the fare structure for the service and the method of payment;
- the service did not qualify as a car pool as defined in the Regulations but instead it was a public vehicle service; and
- as Mr. Hanjra was operating in contravention of the *Public Vehicles Act*, Trentway, requested the Board to issue an Order to cease operations immediately and also award its costs for expenses incurred in making the application.

**Respondent's Case:**

Mr. Hanjra stated that:

- he was in the business to help himself financially and to assist people who could not afford to pay regular bus and train fares;
- he had been advised that he required no licence if he ran a car pool service and he maintained that his operation was a car pool service;
- the public supported his service and he had received many letters of appreciation from them. He felt that the public should be able to choose how they travel and the price they pay for the transportation; and

- he genuinely believed that he was doing no wrong and was operating in compliance with the laws of Ontario.

### **Decision:**

The respondent's defence was that he operated a car pool vehicle as defined in the *Public Vehicles Act* and consequently he was exempt from having to obtain an operating licence. The Board stated that car pool vehicles only authorize the transportation of commuters. The Oxford dictionary defines a commuter as "a person who commutes to work" and commute is defined as "travel by public or private conveyance between one's home and one's place of work". A commuter is further defined as "a person who travels some distance to work, especially from suburbs to the centre of a city by car or public transit".

In the Board's opinion, the passengers travelling by Mr. Hanjra's service are not travelling back and forth to work on a daily or regular basis. Accordingly, in the Board's opinion, Mr. Hanjra's service was not a car pool service. It is a public vehicle service for which Mr. Hanjra is not licensed in Ontario and he is therefore operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.

The Board was concerned about the safety of the lives of the people of Ontario who use unlicensed carriers, the quality of the drivers and the lack of insurance coverage. The Board emphasized that the unlicensed carrier was not subject to a higher power, safety audits, annual brake and maintenance inspections. The fees charged are inexpensive. Tragically, should there be an accident, the public would suffer as evidenced in 2000 at Prescott where six passengers were killed travelling in a van operated by an unlicensed carrier.

On the contrary, a passenger travelling with a licensed carrier has the peace of mind that he/she is travelling in a safe, well maintained vehicle operated by a trained professional driver.

There is a regulatory system in place in the Province of Ontario to ensure that vehicles are safe and to thereby ensure the safety of the public. Mr. Hanjra is operating in contravention of that system.

**The Board ordered that the service stop with immediate effect and costs were also awarded.**

### **Applicant:**

**Limo/Van Services Inc. ("Limo/Van")  
Aurora, ON**

**File No.: 46810-A**

### **Respondents:**

1. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")
2. Floyd Sinton Limited ("Sinton")

### **Applications:**

Intra and extra-provincial applications to provide chartered trips from points in Toronto, Hamilton, York, Peel, Durham, Halton and Niagara Regions and the Counties of Northumberland, Simcoe and Grey in Class "D" vehicles each having a maximum seating capacity of twelve passengers exclusive of the driver.

**Applicant's Case:**

The applicant was incorporated in 2005 and operated a one-of-a-kind Mercedes Sprinter limousine, the only one in Ontario. It is a unique vehicle with an inside clearance of six feet. This in turn provides easy access to all its clients, particularly for brides. Should the demand for this type of vehicle increase, Limo/Van anticipates acquiring an additional one. Service has been provided to the public in all the areas applied for. Based on the evidence on file, Limo/Van has no intention of expanding into Simcoe County, the respondents' territory, but wants to be legally licensed to provide the service to any calls from that area. Limo/Van summarized that it's a little one-man operation, and it would only have a minute economic impact on the two respondents' operations and the applications should be granted.

**Respondents' Case:**

The respondents' primary interest in the applications was chartered trips originating in Simcoe County. Hammond has been in business since 1944 and operates out of Simcoe County in all class of vehicles, including limousines, town cars and executive vans. Its charter business subsidizes unprofitable line runs, and another charter carrier in Simcoe County would impact their revenues and services.

Sinton alleged that its limousines are currently the most under-utilized equipment in their fleet with less than 20% utilization at certain times of the year. Sinton alleged that the public support was weak and the applications should be denied.

**Decision:**

As Simcoe County was the only area contested by the respondents, the balance of the applications was granted. With respect to Simcoe, the Board determined that contrary to the respondents' submissions, Limo/Van did provide evidence of a public need. Limo/Van was offering the public a service in a very unique vehicle that neither of the respondents could provide. The vehicle offers easy access and in the Board's opinion, the public is entitled to the use of this unique type of vehicle.

To gauge the economic impact of an application on existing carriers, the Board stated that it must be provided with financial evidence to support these allegations. To state that it suffered seasonal fluctuations is an industry norm. However, no specific economic impact facts were provided by the respondents. As Limo/Van's home base is in York Region, the Board concluded that its business in Simcoe County would be sporadic at best and would therefore have no economic impact on the respondents.

**The applications were granted but limited to two public vehicles in Simcoe County.**

**Applicant:**

**Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")  
Toronto, ON**

**File No.: 46192-RE(1)**

**Respondent:**

**Silver Ride Ltd. ("Silver Ride")**



**Application:** An application under Sections 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that Silver Ride had discontinued its authorized scheduled service between Toronto and Philadelphia and was consequently operating in contravention of the regulations.

**Preliminary:** The respondent failed to attend the hearing at the appointed time. When contacted by the Board, the president of Silver Ride stated that he was sick and unable to attend the hearing and was seeking an adjournment. He would also be seeking the services of a lawyer.

**Applicant's Case:** Greyhound advised the Board that:

- the Hearing Notice clearly stated that the hearing may proceed in the absence of any party;
- since the original complaint, it is now known that 50% of the shares of Silver Ride had been transferred to a new investor without the statutory approval of the Board;
- the hearing should proceed in the absence of the respondent;
- however, should the Board consent to the adjournment, the Board should issue an Order for interim suspension of the licences of Silver Ride until the original complaint and the share transfer application were dealt with by the Board; and
- Greyhound also sought its costs in the proceedings.

**Decision:** The Board referred to the Hearing Notice which clearly advised all the parties that should they not attend the hearing, the Board may proceed in their absence without any further notice. The Board was disturbed that in spite of the Notice, Silver Ride did not endeavour to contact the Board with respect to their absence at the hearing. The Board was also cognizant that Silver Ride had failed to pay its outstanding costs to the Board, and even more serious, that notification had been received by the Board from an insurance company terminating the insurance policy of Silver Ride. Consequently, the financial future of Silver Ride was a major concern to the Board.

Due to the serious nature of the possible outcome of the hearing, and keeping in mind the interest of natural justice, the Board granted the request for an adjournment.

An Order for adjournment was issued as follows:

1. the public and extra-provincial operating licences of Silver Ride were immediately temporarily suspended;
2. an application for the approval of the transfer of shares was to be filed with the Board immediately; and
3. the matter related to the share transfer approval and the matter that was adjourned was to be dealt with by the Board by June 21, 2006.

In addition, costs were also awarded to Greyhound.

Silver Ride was also advised that if it failed to comply with the conditions of the Order, it could result in the cancellation of its intra



and extra-provincial operating licences.

Subsequent to the issuance of the Order, Silver Ride failed to comply with its conditions and an Order was issued on June 22, 2006 cancelling their operating licences.

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")</b> Toronto, ON	<b><u>File No.: 46638-RE(1)</u></b> <b><u>File No.: 46549-RE(1)</u></b>
--------------------------	---	--

<b>Respondents:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Federation of Students, University of Waterloo ("Federation")</li><li>2. Student Transportation of Canada Inc. ("STC")</li></ol>
---------------------	---

<b>Applications:</b>	<p>Greyhound alleged that:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>(a) STC was providing an unlicensed transportation service and it was consequently operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i> ("PVA") and Regulations, thereunder.</li><li>(b) the Federation was arranging transportation with an unlicensed carrier and consequently it was also in contravention of the PVA.</li></ol>
----------------------	--

<b>Preliminary:</b>	<p>STC requested that the matter be adjourned as the matter was very important and the public vehicle industry and the public should be afforded an opportunity to make submissions.</p>
---------------------	--

The Board denied the request for adjournment. In the Board's opinion, the public had been notified of the hearing as the matter had been published in the Ontario Gazette. The Ontario Motor Coach Association representing the bus industry were also notified of the matter well in advance but it also expressed no interest. The Board could only conclude that the bus industry and the public at large were not interested in participating in the matter.

The Federation also alleged that the contention that it was operating an illegal chartered service was false. The Board advised Federation that it was not being charged with operating a bus service but with arranging transportation with an unlicensed carrier. Federation objected about the misunderstanding and only proceeded with the hearing subject to their objection being left on the record of the proceedings.

<b>Applicant's Case:</b>	<p>Greyhound alleged that:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• the passengers travelling on the alleged "chartered trip" left on a Friday but did not return as the same group on the Sunday as required by the Regulations. The groups were different in each direction. There was no bond between the passengers on the trips. The service was similar to a scheduled service and individual passengers could travel when they chose. Recurring charters was not a concern to Greyhound but in order to comply</li></ul>
--------------------------	--

with the definition of a chartered trip, the group travelling in either direction must be the same which was not the case;

- the University of Waterloo and not STC was the ticketing agent for Greyhound and they sold tickets on Greyhound's regular scheduled trips. They had tried to have the same relationship with Federation but to no avail; and
- Greyhound's chartered trip fare was only one rate for the entire tour. Greyhound was concerned that chartered trips were crossing the line and becoming a scheduled service.

Greyhound argued that:

- just because the passengers were all members of the Federation did not define them as a group under the legislation;
- the operating authority under which STC was operating was questionable. To accept that STC was operating within the terms of its authority, the Board must find:
  1. it was not a scheduled service; and
  2. the transportation was exclusively for a group of persons.

If this were proven, then the respondents could claim that they were not operating in contravention of the PVA.

Greyhound argued that just because the Federation had not filed a schedule with the Board, it did not make the trip a charter. Greyhound quoted a previous Board decision which stated that an operator could not operate what was essentially a scheduled service under the guise of a charter. The service offered by STC had all the hallmarks of a scheduled service, i.e. no exclusive group, posted schedule, passengers could travel whenever they wanted, individual fares were charged and trips departed and arrived at specific locations at a "pre-ordained time".

Greyhound argued that the service was illegal and the case law filed by the Federation in its defence was not applicable as it dealt with different legislation from the one that exists today.

Greyhound asked the Board to issue an Order requesting STC to stop the service and also order the Federation not to arrange such a service but the Order only be effective at the end of the school year so that fewer students would be impacted.

Greyhound also requested that it be awarded its costs from the respondents.

## **Respondents' Case:**

Federation of Students - University of Waterloo

Several students testified that:

- they travelled regularly over the weekends to their homes in Toronto/Mississauga;
- the service was faster than that of Greyhound;

- the service was also convenient in that they were dropped off closer to their homes compared to the Greyhound service that only dropped off passengers at their terminals;
- most of the students stated that they did not return with the same group that left on Friday; and
- they also travelled with STC because the fare was cheap which accommodated the students' budgets.

The Federation stated that it offered many services to the students..... food bank, women's centre, the Fed Bus etc. The students that use the Fed Bus were mainly from the Greater Toronto Area and the Fed Bus was very popular. Approximately 600-1000 students use the service each weekend and the goal was to break even. Greyhound had met with them and offered to provide services to locations other than the downtown Toronto bus terminal. Based on the ridership sales during the week, buses were then ordered from STC. STC was paid on a per trip basis. Chartered trip reports had only been completed since the visit by the Board's investigator. The Federation contended that there was exclusivity to the group in that they were all going home - they shared the same interest. The Fed Bus was a chartered service. They were not required to file a timetable with the Board as they paid one fare for the use of the bus as per definition of a chartered trip. A decision by County Court Judge D. F. Mossop, dated January 3, 1978 confirmed that the service being provided by the Federation fell within the definition of a "chartered trip".

The Federation asked the Board to dismiss the application and award it costs in the amount of \$8,000.00.

#### Student Transportation of Canada Inc.

It is the fifth largest school bus company in North America with facilities in Kitchener and Peterborough. Based on legal advice, it thought that it was currently authorized to undertake the Fed Bus trips. The Fed Bus account represented approximately 25% of STC's revenue. STC provided the following chronology with respect to its legal right to provide the service:

- July 29, 2005 it entered into a Management Agreement with Ayr Coach Lines ("Ayr") to provide the service pursuant to Ayr's operating licence;
- December 2005 it operated the service using the operating licences of Toshmar Bus Lines Ltd. ("Toshmar"); and
- March 7, 2006 - STC applied and obtained intra and extra-provincial operating licences authorizing them to do the service.

STC argued that:

- The passengers were a group that was exclusively students;
- STC invoiced for one trip and it charged no individual fares;
- Greyhound's allegation that because there was a timetable, it was

a scheduled service was specious in that a hockey team has a published schedule of all their game trips for the year;

- STC refuted the two cases cited by Greyhound as the comparisons to their operation were irrelevant; and
- The Board should dismiss the application and award its costs for expenses incurred.

### **Decision:**

The first matter for the Board to decide was whether STC held a licence to perform the service currently offered to the Federation.

Based on the evidence, the Board was of the opinion that STC has not held and currently does not hold the necessary licence to provide the service. To justify this opinion the Board dealt with the following chronology of events:

#### 1. July 29, 2005 - December 2005

STC advised the Board that it operated under a Management Agreement with Ayr. However, based on the evidence, that agreement terminated on September 1, 2005 and the next agreement with Toshmar commenced in December 2005. Between September 1, 2005 and December 2005, STC was operating with no authority and it was therefore operating in contravention of the PVA.

#### 2. December 2005 - March 6, 2006

During this period, STC stated that it operated under an agreement with Toshmar. However, no Management Agreement was filed with the Board. The Board emphasized that STC could not arbitrarily decide to use the operating licence of another carrier if and when it decided to do so as that could be construed as leasing of licences. Moreover, the operating licence of Toshmar did not authorize pick-ups from Waterloo and Hamilton, and consequently even if there was a valid agreement, the service was not authorized.

#### 3. March 6, 2006 to date

In its defence, STC stated that as a result of the new licence that it had obtained, it was now authorized to perform the service. The licence in question authorizes chartered trips from Toronto, the Counties of Wellington, Brant, Norfolk and Oxford and the Regional Municipalities of Peel, Halton and Waterloo. In the Board's opinion, the chartered trips offered by STC were all one-way trips as the groups were different in each direction and the fee charged was on a per trip basis. This being the case, STC currently does not have charter rights from Hamilton and London as points of origin on their licence and they are therefore operating in contravention of the PVA.

However, the important issue was for the Board to decide if the service offered by STC was a chartered trip or a scheduled service.



In this context, the Board stated the following:

"The current Regulation 982 defines a chartered trip as follows:

*"chartered trip" means a trip, not being a scheduled service or a special trip, for which a public vehicle is hired for the transportation exclusively of a group of persons and for which the licensee of the public service:*

- (a) is paid one fare or charge only for the chartering of the bus, or*
- (b) is paid a fare for each passenger, which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission".*

The previous Regulation defined a chartered trip as follows:

*"one specific trip for which a public vehicle is engaged, hired or chartered for the transportation exclusively of a group of persons and for which one fare or charge only is collected".*

The evidence indicated that:

- the Fed service is one of many services offered to the students by the Federation;
- STC provided buses to the Federation each Friday to transport students from the Davis Centre in Waterloo to various points in the Toronto area, Hamilton and London;
- STC provided buses on Sunday to transport students from various points in the Toronto area, Hamilton and London to the Davis Centre in Waterloo;
- the destination points may change from college term to college term depending on the students' needs;
- the departure and arrival times were posted on the Federation website and elsewhere on campus;
- only students with a valid Federation of Students membership card could purchase tickets;
- one-way fares were sold at the current rate of \$9;
- a student could purchase two one-way fares for a round trip; and
- students could return when they chose and did not necessarily travel back to campus on Sunday with the same group of passengers that they departed from Waterloo with on Friday.

The key words, according to the Board are the words trip, exclusively and group.

In the Board's opinion, the passengers on each trip travelling with STC were not going on an exclusive group trip but were travelling for individual reasons. A review of the STC application file shows support letters from the following groups, i.e. Optimists Alumni Drum & Bugle Corps, United Alumni Senior Drum & Bugle Corps, Walmart Social Club, Cedar Creek Community Church and Drumbo Lions International. The Board noted that each of these supporters is a group travelling together for a single purpose whether it be youth



corps, company social events or church rallies. In spite of the fact that the Federation accounted for 25% of STC's "chartered trip" revenues, the Federation did not support the applications. The Board asked why not? The Board surmised that STC had doubts whether the service was a chartered trip!

In the Board's opinion, since there was a publicized schedule of departures and arrivals, single one-way fares were sold and there was no exclusivity to the group, the service had to be a scheduled service. The Board endorsed the Bluebird Decision which stated: "Certainly the failure to file a schedule cannot clothe the operation as being other than a scheduled service". The Board also quoted the Nikolaev Decision which stated: "The long traditionally held concept of a scheduled service and chartered trip must be rigorously maintained and kept separate and distinct". The Board endorsed this statement. The Mossop Decision filed by Federation in its defence could not be considered by the Board simply because it was based on an old Regulation and not on the current revised Regulation.

Finally, the Board concurred with Greyhound that:

- the passengers travelling were not an exclusive group;
- the passengers travel pursuant to a posted schedule of departure and arrival times;
- the passengers were free to take whatever service suits their convenience and were not obliged to return with the same passengers as the outbound trip;
- individual fares were charged; and
- trips were scheduled to depart from specific locations and arrive at specific destinations at pre-ordained times.

In the Board's opinion, all of the above characteristics are those of a scheduled service identical to Greyhound's scheduled service.

Based on the evidence, it was the Board's opinion that the service provided by STC to the Federation was not a chartered trip but a scheduled service. STC was therefore operating in contravention of the PVA.

**The Board ordered that:**

- 1. STC stop the service by July 31, 2006.**
- 2. The Federation cease arranging transportation with STC by July 31, 2006.**

**Costs were also awarded to the Applicant.**

**Applicant:**

**Student Transportation of Canada  
Inc. ("STC")  
Breslau, ON**

**File No.: 46549-E**

**Respondent:**

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:**

To provide a scheduled service between:

1. the City of Waterloo and Toronto
2. the City of Waterloo and London
3. the City of Waterloo and Hamilton

Restricted to:

1. only those passengers who are members of the University of Waterloo Students Federation ("Federation");
2. the service be operated on Fridays, Sundays and statutory holidays;
3. the use of Class "D" vehicles only; and
4. chartered trips not be permitted.

**Definitions:**

**Fed Bus:** a term used to describe the bus service to the Federation.

**Opposite Direction Ticket:** a term used to describe the service used by Federation members travelling in the otherwise empty bus used by the Fed Bus on their earlier schedules.

**Applicant's Case:**

In its opening remarks, STC stated that the price of the ticket and the flexibility of the service were the reasons for its success for over 20 years. In the previous years, almost 30,000 tickets had been sold and the opposite direction ticket was important to students who were in the co-op programme.

Eleven public witnesses testified in support of the application. In addition, four witnesses representing the Federation appeared and STC was represented by its President.

The public evidence could be summarized as follows:

- they travelled almost every weekend from Waterloo to the Islington subway station, downtown Toronto, Downsview subway station, McCowan subway station, Square One Shopping Centre in Mississauga and Hamilton and London;
- they had no complaints of the Fed Bus service;
- the annual price differential between the fares charged by STC and Greyhound was equivalent to the cost of a week's groceries;
- the Fed Bus was always reliable and there had never been any service problems;
- it was advantageous that the Federation made some money from the Fed Bus operation;

- it was convenient to take the Fed Bus to the different locations in close proximity to their homes compared to the Greyhound service that only took them to its downtown terminal;
- it did not matter to them if the ride was on a school bus or a more comfortable highway coach as the price was an important factor;
- the Fed Bus service was a guaranteed service and was always on time. The Greyhound service took longer because of the several stops en route;
- they also used the opposite direction service;
- they experienced long waits at the Greyhound terminals; and
- they preferred the Fed Bus service because of the comradery and they wanted to have a choice of carriers.

The witnesses representing the Federation stated that:

- in the past they had used the Fed Bus service and found them to be comfortable;
- the lack of a washroom on the Fed Bus was not an issue because of the short journey involved;
- the Greyhound service took too long and there was no guarantee of a seat;
- the Greyhound rate was too high when compared to that of the Fed Bus, there was no opposite direction service and no dedicated service to London;
- the compensation received by the Federation from STC subsidized activities undertaken by the Federation;
- the Federation offered the students the best bus service possible and at the best price: \$19.00, including GST for a round trip to Toronto;
- based on the sale of tickets, the Federation ordered the required buses from STC each week. On a normal weekend, it ordered 12-15 buses from STC. They did not think that Greyhound had the resources to provide the service required. The Thanksgiving weekend in 2005 required 28 buses from STC; and
- they had been approached by Greyhound who alleged that the Fed Bus operation was illegal, i.e. they did not have the legal authority to provide the service. However, based on legal advice that the service was legal, they continued to provide the service.

The President of STC testified that:

- the service was provided in Class "D" school bus vehicles;
- 50% of its business was with school boards and 10% from chartered trips;
- STC provided the Federation with the required buses and subsequently invoiced them for the service;
- STC offered more choice of departure times to the Federation in comparison to Greyhound's service;
- STC provided 10-15 buses in a typical week, although the number could rise up to 28 buses during long weekends;
- the ridership had risen to 30,000 and there was a proven public need;

- price was a material factor to the students and the continuation of the Fed Bus service was critical;
- STC responded to all the needs of the students, i.e. lower costs, choice of departure times, return trips and an efficient use of its school buses;
- Greyhound only became interested in the Fed Bus business when they saw the increased volume in ridership. Greyhound had been aware of the Fed Bus service since 2004 but did not offer a similar service even though they were licensed to do so;
- Greyhound had not proven that there will be an adverse impact on its operation if the licence was granted; and
- the public was entitled to competition unless there was a need to preserve an existing service.

STC asked the Board to grant the application.

#### Respondent's Case:

The manager for Greyhound testified that:

- Greyhound provides 28 scheduled departures daily between Toronto/Kitchener, Toronto/Waterloo and between Kitchener and London. Some trips are daily, others weekdays only and some are weekends only. Between Kitchener/Toronto, there are 25 scheduled trips with the same frequency. From Toronto to Waterloo, there are 5 scheduled trips - 2 daily: one on Monday to Friday, one on Saturday and Sunday and one on Sunday only. From Waterloo to Kitchener, there are 5 scheduled trips: two on Monday and Friday, two on Friday only and one on Friday, Saturday and Sunday;
- it has been operating in the Kitchener/Waterloo area since 1993 when it purchased the Gray Coach operation;
- effective September 5, 2006, Greyhound would be initiating 5 trips departing from the University of Waterloo on Friday afternoon to five separate locations in Mississauga and Toronto and five return trips on Sunday evening. The scheduled times were based upon the information available on the Federation's website. This service would be non-stop and the proposed rates would be \$12.80 one-way and \$25.90 round trip plus GST;
- the transportation of students was an important business to Greyhound and it spent a significant amount of money on scholarships, sponsorships etc. for students;
- Greyhound only became aware of the large volume of traffic originating from the University of Waterloo in 2004. Attempts to meet with the people involved finally resulted in a meeting with the Federation. They had serious concerns about the legality of the Fed Bus service. They should stop the service and enter into an agency relationship with Greyhound and receive a commission for the tickets sold. The Federation advised Greyhound that it would seek legal advice on the matter. The Federation then continued with their arrangement with STC. The legality of the service was subsequently dealt with by the Board which found it to be illegal and operating in contravention of the PVA;



- Greyhound was willing to meet all the needs of the Federation and provide an “on demand” service;
- Greyhound was willing to discuss with the Federation about the reverse trips but it had not considered this service in their initial proposal because they were not aware of it;
- based on its internal investigations, Greyhound contended that 85% of the passengers would have used Greyhound’s service if the Fed Bus did not exist. This was revenue lost to Greyhound and subsequently an economic impact on its operations;
- Greyhound envisioned that the Federation could be its sole agent on campus and would receive a commission on all ticket sales and freight revenue - an estimation of \$100,000 annually;
- Greyhound would provide an identical service as the Fed Bus with a slightly higher rate; and
- in Greyhound’s opinion, the 20 years of unauthorized service was not proof of a public need and convenience for the service.

Greyhound asked the Board to deny the application.

### **Decision:**

As the application for an operating licence between Waterloo and Hamilton was unopposed, that part of the application was granted. The Board considered the following factors when making its decision with respect to the balance of the application:

#### **1. Was there a demonstrated public need and convenience for the service?**

Eleven students testified in support of the application.

For approximately 30 years, there has been a bus service offered to the students of the University of Waterloo through four bus companies. In the Board’s opinion, this was a clear demonstration of a need for the service. It was being offered as a chartered trip service and no questions were raised as to its legality. This service was not deemed to be illegal until the decision of the Board on May 3, 2006. That service was extended to July 31, 2006 at Greyhound’s suggestion. Greyhound did not offer to provide the service immediately to fill the void. For all purposes, the Board concluded that a public need and convenience had been established for this service over the years. The difference in the rates for the service in the Board’s opinion was significant to the students who face financial constraints. The convenience of the choice of departures and drop-offs was tremendously important to the students.

In the Board’s opinion there was a definite need and convenience for the service.

#### **2. Was the service offered by the applicant special or unique?**

For 30 years the applicant offered:



- a service exclusively for the students;
- a direct service;
- a service only on weekends and statutory holidays;
- a guaranteed seat on the purchase of a ticket;
- additional equipment at a moment's notice if sales warranted;
- a low price and only school buses were used; and
- a reverse service was available with the same direct, non-stop service.

Taking all these factors together, the Board concluded that it was a unique service and quite distinct from that offered by a regular scheduled service.

### **3. Is the applicant financially able to provide the service?**

In the Board's opinion, STC, as one of the largest school bus operators in North America, is financially able to provide the service.

### **4. Could the existing carrier meet the present or future demands of the public?**

Since 1993, Greyhound had the ability to meet the needs of the Federation but they chose not to do so. The Board was concerned about:

- the lack of a guaranteed seat on the bus offered by Greyhound;
- long wait times and delays at Greyhound's bus terminals;
- the ability of Greyhound to provide the large number of buses required by the Federation every weekend; and
- the ability of Greyhound to provide a direct, dedicated, non-stop service between the university campus and Toronto, Hamilton and London.

In the Board's opinion:

- Greyhound was not licensed to provide a service between Waterloo and Hamilton. A second carrier would have to be hired by the Federation to serve this run. Greyhound could indeed offer a similar service similar to the Fed Bus, although the departure times and the frequency were not finalized. Greyhound's service between Waterloo and London and any reverse service would not be dedicated solely to Federation members but be part of its regular scheduled services.
- Greyhound would not be meeting the current demands of the Fed Bus operation. Greyhound's attempts to meet the needs of the Federation through a combination of services did not satisfy the public convenience but instead created an inconvenience both for the Federation and the students.

**5. What effect, if any, would the issuance of a licence have on an existing carrier and will it impair the existing service being provided to the public?**

The Board usually looks for a negative economic impact on an existing carrier should a licence be granted. Greyhound only provided the Board with a future economic impact if students chose not to ride on its service. They did not provide the Board with any evidence related to a loss of existing revenues. In the Board's opinion, Greyhound has had the authority to provide a service comparable to the Fed Bus but chose not to do so. It was only recently that Greyhound released a proposed schedule for a similar service to commence in September 2006. Consequently, the Board stated that it could not accept that there would be an economic impact on Greyhound other than the one that has always existed.

In the Board's opinion, there would be no economic impact on Greyhound and no existing service would be impaired.

The Board concluded that:

- there was a demonstrated public need and convenience for the service;
- the service required by the Federation was unique;
- STC had the financial ability to provide the service;
- Greyhound did not propose a service that would mirror the current needs of the Federation; and
- based on the evidence, the Board determined that there would be no economic impact on Greyhound.

**The application was granted.**

**Applicant:**

**Karon L. Wood  
o/a "Withano Coaches" ("Withano")  
Clarksburg, ON**

**File No.: 46772**

**Respondents:**

1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")
2. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")

**Application:**

Chartered trips from the Counties of Grey and Simcoe in Class "D" public vehicles.

Subsequently, the application was amended to exclude the Townships of Rama, Severn, Oro-Medonte and the City of Orillia and as a result Hammond withdrew its opposition to the application.

**Applicant's Case:**

Sixteen public witnesses testified in support of the application.

Their evidence can be summarized as follows:

- they required the services of Withano to go on shopping trips in a small vehicle, as this type of service was not available to local communities. School buses were not comfortable, especially to seniors;
- they preferred not to drive. Groups were not large enough to travel in a coach. They often car pooled to go on trips;
- Withano's service would be required to transport passengers from the neighbouring areas to a local pub in Thornbury for attending a local whisky tasting. The pub would pay for the transportation and would eliminate the need to use their cars;
- Withano would be used to transport groups on local day trips, excursions and general local transportation from the Town of the Blue Mountains as there was no local tour bus service;
- they contact Withano to suggest proposed trips and Withano on its own promoted and organized the trips. If Withano was not licensed, many of the trips would not materialize;
- they found the services of Withano to be outgoing, friendly and provided a good tour guide service;
- they were also supportive of a local carrier;
- there was a lack of tour operators to look after the needs of the tourists and timeshare visitors; and
- It was possible to break even with a smaller bus. Sinton was not flexible with its pricing and their rates would be 20% higher than the competition.

Withano stated that it wanted the public that visited the local area to go on tours that Withano organizes. Its rates were lower than the competition and its tours were more economically attractive to area residents and visitors. It had done some work on its interim licence but did not pursue the business aggressively pending the outcome of it obtaining a permanent licence. Withano was making a profit on its operations. It was optimistic and confident about its future and asked the Board to grant the application.

#### **Respondents' Case:**

Sinton had 203 vehicles based in Collingwood, Barrie and three satellite locations. It had 2 vehicles similar to that of Withano. It felt that the market was covered adequately and there was no demonstrated public need for the service and it disagreed with Withano's financial projections. Sinton suggested that Withano would lose money if a licence were granted. Sinton serviced the Collingwood area and advertised its service in the yellow pages, a website, radio, print and newspapers. It has had a revenue drop in the last fiscal year. Sinton felt that there was no demand for a 24-seat bus in the area as it had two 24-seat buses to serve the public need.

In summary, Sinton contended that the public evidence demonstrated no need for the service, the success of Withano's proposed operation was not economically feasible and if the application was granted, Sinton would be economically impacted as a result.

## Decision

The following factors were taken into consideration by the Board in making its decision:

1. public need or public support for the application;
2. adequacy of the existing service;
3. ability of the applicant to perform the proposed service;
4. uniqueness of the proposed service; and
5. the effect, if any, on the existing carriers.

### **1. Public need or public support for the application.**

The public evidence in support of the application was composed of those who would actually book or use a bus for their own use and others who expressed a need for the service in the community though they may not be regular users of the bus. The geographical area covered by the application was very dependent on the tourist business that in turn would need the services of Withano to tour the local area. The population of Blue Mountains is only 14-15,000 but on weekends it rose to 50,000. The type of bus service offered by Withano catered to their convenience and needs. In the Board's opinion, there was a need and demand for Withano's service that was not being served by the existing licensed carriers. This need for service was a new demand with potential for growth. The support for Grey County was convincing and support for Simcoe was limited to the Town of Collingwood.

### **2. Adequacy of existing service.**

Withano is serving a public need that was not targeted by the licensed carriers. They are licensed to do the service but are not pursuing the business.

### **3. Ability of Withano to perform the service.**

Withano had undertaken the service pursuant to its temporary licence. It may not have met its projected revenues, but in the Board's opinion, it was due to being cautious pending the issuance of a permanent licence. It had researched its proposed service and had the ability and resources to provide the service applied for. It had no debt and appeared to have control of its finances. The Board cautioned Withano to expand gradually as the public need for service increases.

### **4. Uniqueness of the proposed service.**

Withano's service is a small "boutique style" operation catering to small specialized users. This type of service is currently unavailable and is unique in the area.

### **5. The effect, if any, on the existing carriers.**

The Board was not provided with statistics substantiating any

drop of revenue in the geographical area covered under this application. Instead, Sinton provided the Board with a total corporate loss summary for the 24-seat buses in its entire operation which was of no assistance to the Board. The Board was also not provided with revenue or impact statements for the four-month period since Withano received its temporary licence.

The Board concluded that:

1. there was a public need and support for the application;
2. the existing service was not adequate;
3. the applicant had the ability to perform the proposed service;
4. there was a uniqueness to the proposed service; and
5. the Board could not, based upon the evidence presented, determine that there would be an economic impact on Sinton.

**The application was granted in its entirety with respect to Grey County and only from the Town of Collingwood in Simcoe County.**



Le permis est accordé tel que demandé pour le comté de Grey et seulement pour la ville de Collingwood dans le comté de Simcoe.

demande est accordée.

1. il y a un besoin du public et que son support existe;
2. le service existant n'est pas suffisant;
3. la demanderesse a la capacité pour performer le service proposé;
4. que le service possédait un caractère unique;
5. en se basant sur la preuve présentée, la Commission ne peut déterminer s'il y aura un impact économique sur Sinton si la

La Commission conclut que:

On n'a pas fourni à la Commission des statistiques pour démontrer une perte de revenus dans le secteur géographique couvert par la demande. Au lieu de cela, Sinton a fourni à la Commission un sommaire des pertes corporatives reliées aux autobus de 24 places faisant partie de ses opérations globales ce qui n'est d'aucune assistance. De plus, on n'a pas fourni à la Commission des états de revenus ou d'impact couvrant la période de quatre mois depuis que Withano a reçu son permis temporaire.

#### 5. l'impact, s'il y a lieu, sur les transporteurs existants

Le service de Withano est une exploitation du style « boutique » visant des utilisateurs petits et spécialisés. Ce type de service n'est pas présentement disponible et est unique dans le secteur.

#### 4. le caractère unique du service

Withano a commencé le service en vertu de son permis temporaire. Le service n'a pas rencontré les revenus projetés mais la Commission pense que cela est dû à la prudence en attendant la décision sur la demande de permis permanent. Withano a fait des recherches sur le service proposé et a la capacité et les ressources pour donner le service faisant l'objet de la demande. Withano n'a pas de dette et semble avoir le contrôle de ses finances. La Commission a averti Withano de ne prendre de l'expansion que graduellement en suivant la croissance des besoins du public.

#### 3. la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé

Withano a commencé le service en vertu de son permis temporaire. Le service n'a pas rencontré les revenus projetés mais

### 3. la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé

Withano sert un besoin du public qui n'a pas été ciblé par les transporteurs existants. Ils détiennent les permis requis mais ils n'ont pas cherché à développer ce marché.

### 2. la suffisance du service existant

La preuve du public supportant la demande se compose de ceux qui vont réserver et utiliser l'autobus et d'autres qui ont exprimé un besoin pour le service dans la communauté mais qui n'utiliseront pas le service régulièrement. Le territoire géographique couvert par la demande repose sur le trafic touristique qui a besoin du service de Withano pour visiter le secteur. La population de Blue Mountains est seulement de 14 à 15,000 mais les week-ends la population peut aller jusqu'à 50,000. Le type de service offert par Withano vise particulièrement à servir leurs besoins. La Commission est d'opinion qu'il y a un besoin et une demande pour le service de Withano et que les transporteurs existants ne rencontrent pas ce besoin et cette demande. Ce besoin pour le service est nouveau et a un potentiel de croissance. Le support pour le comité de Grey est convaincant et le support pour le comité de Simcoe se limite à la ville de Collingwood.

### 1. les besoins du public et ainsi que son support pour la demande

1. les besoins du public et ainsi que son support pour la demande;
2. la suffisance du service existant;
3. la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé;
4. le caractère unique du service;
5. l'impact, s'il y a lieu, sur les transporteurs existants.

En prenant sa décision la Commission a considéré les facteurs suivants :

Sinton offre ses services dans le secteur de Collingwood et fait la promotion de ses services dans les pages jaunes, à travers son site web, à la radio, par la distribution de pamphlets et dans les journaux. Sinton a subi une diminution de revenus au cours de la dernière année fiscale. Sinton pense qu'il n'y a pas de demande pour un autobus de 24 places dans le secteur du fait qu'il a deux autobus de 24 places pour desservir le public.

En résumé, Sinton prétend que la preuve du public n'a pas démontré un besoin pour le service, le succès du service proposé par Withano n'est économiquement faisable et si la demande est accordée cela aura un impact économique sur les opérations de Sinton.

**Décision:**

**Opposantes:**

1. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)
2. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)

**Demande:**

Voyages nolisés à partir des comtés de Grey et de Simcoe se limitant à des véhicules de catégorie « D ».

Subséquentement, la demande a été amendée de façon à exclure les cantons de Rama, Severn, Oro-Medonte et la ville d'Orillia et suite à cet amendement Hammond a retiré son opposition.

Seize témoins du public ont témoigné au support de la demande.

**Preuve de la demanderesse:**

Leur preuve se résume comme suit :

- Ils désirent les services de Withano pour aller magasiner dans un petit véhicule. Ce type de service n'est pas disponible pour les communautés locales. Les autobus scolaires ne sont pas confortables, spécialement pour les personnes âgées;
- Ils préfèrent ne pas conduire. Les groupes ne sont pas suffisamment gros pour voyager en autobus de catégorie « A ».
- Souvent ils font du covoiturage pour voyager;
- Ils utiliseront les services de Withano pour transporter des passagers à partir des secteurs environnant pour aller à un pub à Thornbury assister à une dégustation de whisky. Le pub paiera pour le transport et ils n'auront pas à utiliser leurs voitures;
- Les services de Withano seront utilisés pour transporter des groupes faisant des excursions d'un jour et pour le transport général à partir de la ville de Blue Mountains où il n'y a pas de service de transport local;
- Ils contactent Withano pour suggérer des voyages. Withano en fait la promotion et en fait l'organisation. Si Withano n'obtient pas le permis ces voyages ne se matérialiseront pas;
- Ils ont trouvé que le service offert par Withano est amical et que le service de guide est bon;
- Ils veulent supporter un transporteur local;
- Il y a un vide pour servir les besoins des touristes et des visiteurs; et
- Il est possible de faire ses frais avec un autobus plus petit. Les prix de Sinton ne sont pas flexibles et ses taux sont de 20% plus élevés que ceux de la compétition.

Withano indique qu'elle veut que le public qui visite le secteur utilise les tours que Withano organise. Ses taux sont plus bas que ceux de la compétition et ses tours sont plus attrayants économiquement pour les résidents du secteur et les visiteurs. Elle a fait la promotion de son service lorsqu'elle a obtenu son permis temporaire mais n'y a pas donné suite de manière agressive en attendant le résultat de sa demande de permis permanent. Withano fait un profit. Elle est optimiste et confiante en son futur et a demandé à la Commission d'accorder le permis.

Demanderesse:

Karon L. Wood  
o/a « Withano Coaches » (« Withano »)  
Clarksburg, ON

Dossier: 46772

La demande est accordée.

- Qu'il y a eu preuve d'un besoin et de la commodité du public pour le service;
- Le service demandé par la Fédération est unique;
- STC a la capacité financière pour offrir le service;
- Greyhound n'a pas proposé un service qui relèterait les besoins présents de la Fédération; et
- Qu'en se basant sur la preuve, la Commission détermine qu'il n'y aura aucun impact économique sur Greyhound.

La Commission conclut que:

La Commission est d'opinion qu'il n'y aura aucun impact économique sur Greyhound et qu'aucun service existant ne sera diminué.

Habituellement, la Commission recherche l'impact économique négatif sur un transporteur existant si un permis est accordé. Greyhound n'a fourni à la Commission qu'un impact économique futur si les étudiants choisissent de ne pas utiliser son service. Greyhound n'a pas fourni de preuve de perte de revenus existants. La Commission est d'opinion que Greyhound a le permis pour fournir un service similaire à celui du Fed Bus mais a choisi de ne pas agir. Ce n'est que récemment que Greyhound a proposé un horaire similaire à celui du Fed Bus pour un service qui commencerait en septembre 2006. Conséquemment, la Commission déclare qu'elle ne peut accepter qu'il y aura un impact économique sur Greyhound autre que celui qui existe déjà.

**5. Quel sera l'impact, s'il y a lieu, sur le transporteur existant si le permis est accordé et est-ce que cela aura un effet sur le service existant qui est donné au public?**

- Il ne sera pas possible pour Greyhound de rencontrer toutes les demandes présentes du Fed Bus. Les tentatives de Greyhound pour rencontrer les besoins de la Fédération en combinant différents services ne rencontrent le critère de la commodité publique mais au contraire est incommode pour la Fédération et les étudiants.
- Greyhound ne détient pas le permis nécessaire pour donner le service entre Waterloo et Hamilton. Un deuxième transporteur devra fournir ce service. Greyhound pourra offrir un service similaire à celui du Fed Bus malgré que les heures de départ et la fréquence du service n'ont pas encore été finalisées.

La Commission est d'opinion que:



- Par le fait que les sièges ne sont pas garantis;
- Les temps d'attente et les délais au terminus de Greyhound;
- La capacité de Greyhound à fournir le nombre d'autobus dont la Fédération a besoin les week-ends; et
- La capacité de Greyhound à fournir un service direct, exclusif et sans arrêt entre l'université et Toronto, Hamilton et London.

Commission était préoccupée:

Depuis 1993, Greyhound a eu la possibilité de rencontrer les besoins de la Fédération mais a choisi de ne pas agir. La

#### 4. Est-ce que le transporteur existant peut rencontrer la demande présente et future du public?

La Commission est d'opinion que STC, l'un des plus importants transporteurs scolaires en Amérique du Nord, est capable financièrement de donner le service.

#### 3. Est-ce que la demanderesse est capable financièrement d'offrir le service?

Prenant ces facteurs en considération la Commission conclut qu'il s'agit d'un service unique et très distinct de celui offert par un service sur horaire régulier.

- Un service exclusif aux étudiants;
- Un service direct;
- Un service pendant les week-ends et les congés civiques seulement;
- La garantie d'un siège à l'achat d'un billet;
- De l'équipement additionnel sur demande si les ventes le nécessitaient;
- Des bas prix et seulement des autobus scolaires; et
- Un service de retour était disponible avec le même service direct et sans arrêt.

Depuis 30 ans la demanderesse offre:

#### 2. Est-ce que le service offert par la demanderesse est spécial ou unique?

Jusqu'au 31 juillet à la suggestion de Greyhound, Greyhound n'a pas offert de donner le service immédiatement afin de combler le vide. La Commission conclut que le besoin et la commodité du public pour le service a été démontré durant ces années. La différence entre les taux pour le service est significative pour les étudiants qui font face à des contraintes financières. La commodité du choix des départs et des débarquements est primordiale pour les étudiants. La Commission est d'opinion qu'il y a définitivement un besoin pour le service.



- Ils peuvent compter sur le service du Fed Bus et il n'y a jamais eu de problème avec le service;
- Il est avantageux que la Fédération fasse un peu de profit avec le service du Fed Bus;
- Il est plus commode de prendre le Fed Bus qui permet le débarquement à des endroits qui sont plus près de la maison que d'utiliser le service de Greyhound qui ne les amène qu'à son terminus du centre-ville.
- Il n'est pas important que le service utilise un autobus scolaire ou un autobus plus confortable de catégorie A du fait que le prix du billet est le facteur le plus important;
- Le service du Fed Bus est garanti et est toujours à temps. Le service de Greyhound prend plus de temps parce qu'il y a plus d'arrêts en route;
- Ils doivent attendre longtemps au terminus de Greyhound; et ils préfèrent utiliser le service du Fed Bus à cause de la camaraderie entre les passagers et ils veulent avoir un choix de transporteurs.

Les témoins de la Fédération indiquent que:

- Dans le passé ils ont utilisé le service due Fed Bus et ils ont trouvé les autobus très confortables;
- Le fait qu'il n'y a de toilette dans le Fed Bus n'est pas un problème à cause du fait que le voyage est court;
- Le service de Greyhound prend trop de temps et il n'y a pas de garantie qu'un siège sera disponible;
- Les tarifs de Greyhound sont trop élevés comparés à ceux du Fed Bus, il n'y a pas de service dans la direction opposée ni service direct vers London;
- La compensation reçue par la Fédération de la part de STC subventionne les activités organisées par la Fédération;
- La Fédération offre aux étudiants le meilleur service possible au meilleur prix possible : \$19 incluant la TPS pour un voyage aller-retour à Toronto;
- En se basant sur la vente des billets, la Fédération commande de STC à chaque semaine le nombre d'autobus nécessaire. Pour un week-end normal la Fédération commande de STC de 12 à 15 autobus. Ils ne pensent pas que Greyhound a les ressources pour donner le service demandé. Le week-end de l'Action de Grâce de 2005 a nécessité de la part de STC 28 autobus; et
- Ils ont été approchés par Greyhound qui allègue que le service est illégal i.e. qu'ils n'ont pas le permis nécessaire pour donner le service. Cependant, en se basant sur une opinion juridique que le service était légal, ils ont continué à donner le service.

Le président de STC a témoigné que:

- Le service est donné en utilisant des autobus scolaires de catégorie « D »;
- 50% de ses revenus provient des services aux commissions scolaires et 10% vient des voyages notifiés;

Opposante: Greyhound Canada Transportation Corp. ( « Greyhound » )

Demande: Offrir un service sur horaire entre:

- 1. la ville de Waterloo et Toronto
- 2. la ville de Waterloo et London
- 3. la ville de Waterloo et Hamilton

Se limiter:

- 1. aux passagers qui sont membres de la Fédération des étudiants de l'Université de Waterloo ( « Fédération » );
- 2. le service n'est offert que les vendredis, dimanches et les congés civiques;
- 3. à des véhicules de catégorie « D » seulement; et
- 4. les voyages notifiés sont interdits.

Définitions:

**Fed Bus:** un mot utilisé pour décrire le service d'autobus de la Fédération

**Billet de direction opposé:** une expression utilisée pour décrire le service utilisé par les membres de la Fédération voyageant sur l'autobus autrement vide utilisé par l'autobus de la Fédération sur les parcours précédents.

Preuve de la demanderesse:

Dans ces remarques d'ouverture, STC indique que les tarifs et la flexibilité du service ont fait son succès depuis 20 ans. Au cours des années précédentes, plus de 30,000 billets ont été vendus et le billet de direction opposé est important pour les étudiants du programme co-op.

Onze témoins du public ont témoigné au support de la demande. De plus, quatre représentants de la Fédération ont témoigné et STC a été représentée par son président.

La preuve du public peut se résumer de la manière suivante :

- Ils voyagent presque tous les week-ends à partir de Waterloo pour se rendre à la station de métro Islington, au centre-ville de Toronto, à la station de métro Downsview, à la station de métro McCowan, à Square One Shopping Centre à Mississauga et à Hamilton et à London;
- Ils sont satisfaits du service offert par le Fed Bus;
- La différence entre le prix annuel du Fed Bus et celui de Greyhound représente l'équivalent du coût de l'épicerie pour une semaine;

troupes jeunes, des événements sociaux ou des activités religieuses. En dépit du fait que les services donnés à la Fédération constituent 25% des revenus de notisement de STC, la Fédération ne supporte pas la demande.

La Commission est d'opinion que vu que les horaires de départ et d'arrivée sont publiés, que des billets aller seulement sont vendus et qu'il n'y a pas exclusivité de groupe, le service doit être une service sur horaire. La Commission a endossé la décision Bluebird dans laquelle la Commission déclare que « certainement le défaut de déposer un horaire ne revêt pas le service d'un autre caractère que celui d'un service sur horaire ». La Commission cite aussi la décision Nikolaev dans laquelle elle a déclaré que « les concepts de service sur horaire et de voyage notisés acceptés depuis longtemps doivent être rigoureusement maintenus et gardés séparés et distincts ». La Commission endosse cet énoncé. La décision Mossop déposée par la Fédération au soutien de sa défense n'a pas été retenue par la Commission simplement parce que cette décision est basée sur l'ancien règlement and non sur le règlement présentement en vigueur.

Finalement, la Commission s'est montrée d'accord avec Greyhound que:

- Les passagers utilisant le service ne constituent pas un groupe exclusif;
- Les passagers voyagent suivant un horaire de départ et d'arrivée publié;
- Les passagers peuvent utiliser le service de leur choix et ne sont pas obligés de revenir avec les mêmes passagers qu'à l'aller;
- Des taux individuels sont chargés; et
- L'horaire est pré-établi pour que les départs et les arrivées se fassent à des endroits spécifiques.

La Commission est d'avis que les caractéristiques mentionnées ci-dessus sont les caractéristiques d'un service sur horaire qui sont identiques au service donné par Greyhound.

En basant sur la preuve, la Commission est d'opinion que le service donné par STC à la Fédération n'est pas un service notisé mais un service sur horaire. Conséquemment, STC opère en contravention de la LVTC.

La Commission ordonne que:

1. STC cesse le service le 31 juillet 2006.

2. La Fédération cesse d'organiser le service de transport utilisant les services de STC le 31 juillet 2006.

Des frais sont imposés à être payés à la requérante.

« voyage notisé » signifie un voyage, qui n'est pas un service sur horaire ou un voyage spécial, pour lequel un véhicule de transport en commun est loué pour le transport exclusivement d'un groupe et pour lequel le détenteur de permis:

- (a) est payé un taux ou un prix seulement pour le notissement de l'autobus, ou
  - (b) est payé un taux pour chaque passager, lequel taux inclus un prix pour l'hébergement, les repas ou billets d'admission ».
- Le règlement antérieur a défini le voyage notisé de la manière suivante:

« un voyage spécifique pour lequel un véhicule de transport en commun est loué ou notisé pour le transport exclusivement d'un groupe de personnes et pour lequel un seul taux ou prix est collecté ».

La preuve démontre que:

- Le service de la Fédération n'est que l'un des nombreux services offerts aux étudiants par la Fédération;
- STC fournit des autobus à la Fédération chaque vendredi afin de transporter des étudiants à partir du Centre Davis à Waterloo en direction de différents points situés dans la région de Toronto, Hamilton et London;
- STC fournit des autobus le dimanche pour transporter des étudiants à partir de différents points dans la région de Toronto, Hamilton et London en direction du Centre Davis à Waterloo;
- Les destinations peuvent changer de session en session dépendant des besoins des étudiants;
- Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées sur le site web de la Fédération et sur le campus;
- Seulement les étudiants ayant une carte de membre de la Fédération en règle peuvent acheter des billets;
- Le taux pour un aller est de \$9.00;
- Un étudiant peut acheter un billet aller-retour, et
- Les étudiants peuvent revenir quand ils le veulent et ne voyagent pas nécessairement le dimanche avec le même groupe de passagers avec lesquels ils ont voyagé le vendredi.

Du point de vue de la Commission, les mots-clés sont voyage, exclusivement et groupe.

La Commission est d'opinion que les passagers qui sont sur les autobus de STC ne font pas un voyage de groupe exclusif mais voyagent pour des raisons individuelles. L'étude du dossier de STC démontre que des certificats de support ont été déposés par les groupes suivants i.e. Optimists Alumni Drum & Bugle Corps, United Alumni Senior Drum & Bugle Corps, Walmar Social Club, Cedar Creek Community Church et Drumbo Lions International. La Commission note que chacun de ces supporteurs est un groupe voyageant ensemble dans un but unique que ce soit des activités de



En se basant sur la preuve, la Commission est d'opinion que STC n'avait pas et ne détient pas présentement le permis nécessaire pour fournir le service. Afin de justifier son opinion la Commission a revu la chronologie suivante des événements:

#### 1. 29 juillet 2005 - décembre 2005

STC avise la Commission qu'elle opère en vertu d'un contrat de gestion passé avec Ayr. Cependant, la preuve démontre que le contrat s'est terminé le 1<sup>er</sup> septembre 2005 et le contrat suivant avec Toshmar a commencé en décembre 2005. Entre le 1<sup>er</sup> septembre 2005 et décembre 2005, STC opérait sans permis et conséquemment contrevenait à la LVTG.

#### 2. Décembre 2006 - 6 mars 2006

Pendant cette période, STC indique qu'elle opérait en vertu d'un contrat avec Toshmar. Cependant, aucun contrat de gestion n'est déposé au dossier. La Commission souligne que STC ne peut pas décider arbitrairement d'utiliser le permis d'un autre transporteur quand bon lui semble parce que cela peut être interprété comme si STC loue le permis d'un autre transporteur. De plus, le permis de Toshmar ne permet pas les embarquements de passagers à partir de Waterloo et de Hamilton. Conséquemment, même si un contrat valide existe, le service n'est pas autorisé par le permis.

#### 3. 6 mars 2006 jusqu'à ce jour

En défense, STC déclare que du fait qu'elle a obtenu un nouveau permis elle est maintenant autorisée à offrir le service. Le permis en question autorise les voyages nolisés à partir de Toronto, les comtés de Wellington, Brant, Norfolk et Oxford et les municipalités régionales de Peel, Halton et Waterloo. La Commission est d'avis que les voyages nolisés offerts par STC sont des voyages aller seulement dans chaque direction et que le prix chargé est pour chaque voyage. Dans ce cas, STC n'a pas présentement les privilèges de nolisement à partir de Hamilton et de London comme points d'origine sur ses permis et conséquemment contrevient à la LVTG.

Cependant pour la Commission, la question importante à décider est si le service offert par STC est un service nolisé ou un service sur horaire.

Dans ce contexte, la Commission déclare ce qui suit:

« Le règlement 982 présentement en vigueur définit voyage nolisé de la manière suivante:



prétend qu'il y a exclusivité du fait que toutes les personnes dans le groupe retournent à la maison; elles partageant le même intérêt. Le service offert par le Fed Bus est un service notifié. La Fédération n'est pas tenue de déposer un horaire auprès de la Commission du fait qu'un seul prix est payé pour l'utilisation de l'autobus. Cela remplit les exigences de la définition de voyage notifié. Une décision du juge D. F. Mossop de la cour de comté en date du 3 janvier 1978 a confirmé que le service offert par la Fédération rencontre la définition de « voyage notifié ».

La Fédération demande à la Commission de rejeter la requête et d'imposer des frais au montant de \$8,000.

Student Transportation of Canada Inc.

Il s'agit de la cinquième plus compagnie d'autobus scolaires en Amérique du Nord ayant des installations à Kitchener et à Peterborough. En se basant sur un avis juridique, STC a pensé être autorisée à faire les voyages pour le compte de la Fédération. Le service offert à la Fédération représente à peu près 25% des revenus de STC. STC a fourni la chronologie suivante relativement à son autorisation de fournir le service :

- le 29 juillet 2005 STC a signé un contrat de gestion avec Ayr Coach Lines (« Ayr ») afin de fournir le service en vertu du permis de Ayr;
- en décembre 2005 STC a fourni le service en vertu des permis de Toshmar Bus Lines Ltd. (« Toshmar »); et
- le 7 mars 2006, STC a déposé une demande et a obtenu des permis de transport intra et extra-provincial lui permettant d'offrir le service.

STC indique que:

- Les passagers constituent un groupe qui est formé exclusivement d'étudiants;
- STC facture pour un voyage et ne charge pas de prix individuel;
- L'allégation de Greyhound qu'il s'agit d'un service sur horaire simplement du fait qu'il y a un horaire est ridicule parce qu'une équipe de hockey publie un horaire de ses voyages pour ses parties pour l'année;
- STC réfute les deux jugements cités par Greyhound du fait que les comparaisons relativement à ses opérations ne sont pas pertinentes;
- La Commission doit rejeter la requête et imposer des frais pour ses dépenses.

Décision:

La première question à décider pour la Commission est si STC détient le permis requis pour performer le service présentement offert à la Fédération.

Si la preuve est apportée alors les défenderesses pourraient dire qu'elles ne contrevenaient pas à la LVTC.

Greyhound indique que le seul fait que la Fédération ne dépose de tarifs auprès de la Commission ne fait pas du voyage un voyage noisé. Greyhound cite une décision de la Commission qui statue qu'un exploitant ne peut opérer ce qui essentiellement est un service sur horaire sous le couvert d'un service noisé. Le service offert par STC a toutes les caractéristiques d'un service sur horaire i.e. le groupe n'est pas exclusif, des horaires sont affichés, les passagers peuvent voyager quand bon leur semble, des taux individuels sont chargés et les voyages partent et arrivent à des endroits particuliers à des heures fixes.

Greyhound déclare que le service est illégal et la jurisprudence présentée par la Fédération à sa défense n'est pas applicable du fait qu'il s'agit d'une législation différente à celle qui existe aujourd'hui.

Greyhound demande à la Commission d'émettre une ordonnance demandant à STC d'arrêter le service et aussi d'ordonner à la Fédération d'arrêter l'organisation du service mais que l'ordonnance ne soit en vigueur qu'à la fin de l'année scolaire afin de minimiser l'impact sur les étudiants.

Greyhound demande que des frais soient imposés.

Fédération des étudiants - Université de Waterloo

Plusieurs étudiants ont témoigné:

- qu'ils vont régulièrement à la maison les week-ends à Mississauga et Toronto;
- que le service est plus rapide que celui de Greyhound;
- que le service est plus commode que celui de Greyhound parce qu'ils peuvent débarquer plus près de la maison au lieu de débarquer au terminus;
- la plupart des étudiants ont témoigné qu'ils ne reviennent pas avec le même groupe que celui du vendredi; et
- qu'ils voyagent avec STC parce que les tarifs sont moins élevés ce qui rencontrent leurs budgets.

La Fédération indique qu'elle offre plusieurs services aux étudiants i.e. banque alimentaire, centre pour les femmes, le Fed Bus etc. Les étudiants qui utilisent le Fed Bus viennent principalement de la grande région de Toronto et le Fed Bus est très populaire. De 600 à 1000 étudiants approximativement utilisent le service chaque week-end et le but est que le service fasse ses frais. Greyhound a rencontré la Fédération et a offert de fournir le service à d'autres endroits que le terminus du centre-ville de Toronto. En se basant sur les ventes durant la semaine, des autobus sont commandés de STC. STC est payé au voyage. Les rapports de voyages noisés ont seulement commencé à partir de la visite de l'enquêteur de la Commission. La Fédération

**Preuve des  
défenderesses:**

personnes.

2. que le transport est exclusivement pour un groupe de personnes.
1. qu'il ne s'agit pas d'un service sur horaire; et

conformité de son permis, la Commission doit décider:

- Le permis de transport en vertu duquel STC donne le service est douteux. Pour que la Commission trouve que STC opère en conformité de son permis, la Commission doit décider:
- Le fait que les passagers soient membres de la Fédération ne constitue pas un groupe au sens de la loi;
- Le permis de transport en vertu duquel STC donne le service est douteux. Pour que la Commission trouve que STC opère en

Greyhound plaide que:

deviennent un service sur horaire.

par le fait que les voyages nolisés dépassent les limites et se

seul taux pour le tour au complet. Greyhound ne comporte qu'un

Le tarif pour les voyages nolisés de Greyhound mais sans succès; et

relation avec la Fédération mais sans succès; et

réguliers de Greyhound. Greyhound a tenté d'établir la même

Greyhound et elle a vendu des billets pour les voyages sur horaire

L'Université de Waterloo et pas STC est l'agent de vente de

pas le cas;

ensemble doit être le même dans les deux directions, ce qui n'est

exigences de la définition du voyage nolisé, le groupe voyageant

préoccupent pas Greyhound mais de façon à rencontrer les

voyager quand ils le veulent. Les voyages nolisés récurrents ne

s'apparente à un service sur horaire et les passagers peuvent

connexion entre les passagers voyageant ensemble. Le service

groupes sont différents dans les deux directions. Il n'y a pas de

dimanche comme cela est exigé par la réglementation. Les

nolisé » partent le vendredi mais ils ne reviennent pas ensemble le

Les passagers voyageant sur le soi-disant « voyage

**Preuve de la requérante:** Greyhound allègue que:

que sujet à son objection.

objection au sujet de l'erreur et a continué sa participation à l'audience

transporteur qui ne détient pas le permis requis. La Fédération a

parce qu'elle organise le transport de passagers utilisant un

pas poursuivie parce qu'elle exploite un service nolisé illégal mais

illégal est fausse. La Commission a avisé la Fédération qu'elle n'est

La Fédération indique que l'allégation qu'elle exploite un service nolisé

et le public en général ne sont pas intéressés à participer à l'audience.

intérêt. La Commission conclut que l'industrie du transport par autobus

par autobus a aussi été avisée de la requête et n'a démontré aucun

transport par autobus de l'Ontario représentant l'industrie du transport

publication de la requête dans la Gazette de l'Ontario. L'Association du

d'opinion que le public a été avisé de l'audience par le biais de la

La Commission refuse la demande d'ajournement. La Commission est

général doivent avoir l'opportunité de faire des représentations.

procéder en leur absence. La Commission a été perturbée par le fait que malgré le contenu de l'avis Silver Ride n'a pas fait d'effort pour contacter la Commission et l'avertir de son absence. La Commission prend note que Silver Ride n'a pas payé les frais que la Commission lui a imposé précédemment et fait même plus sérieux la Commission a reçu un avis d'une compagnie d'assurance avisant que la police d'assurance de Silver Ride a été annulée. Conséquemment, le futur financier de Silver Ride préoccupe la Commission.

À cause du résultat sérieux que peut entraîner l'audience et gardant à l'esprit les principes de justice naturelle, la Commission accorde l'ajournement.

Une ordonnance d'ajournement est émise de la manière suivante:

1. les permis intra et extra-provinciaux de Silver Ride sont immédiatement suspendus;
2. une demande d'approbation du transfert d'actions doit être déposée immédiatement auprès de la Commission; et
3. la question de transfert d'actions et la plainte doivent être entendues en même temps le 21 juin 2006.

De plus, des frais sont imposés à être payés à Greyhound.

Silver Ride a aussi été avisé qu'en cas de défaut de se conformer à l'ordonnance les permis pourront être annulés.

Subséquentement à l'émission de l'ordonnance, Silver Ride a fait défaut de se conformer aux conditions de l'ordonnance et une ordonnance a été émise le 22 juin 2006 annulant les permis.

#### Requérante:

Greyhound Canada Transportation  
Corp. (« Greyhound »)  
Toronto, ON

Dossier: 46638-RE(1)  
Dossier: 46549-RE(1)

#### Défendresses:

1. Federation of Students, Université de Waterloo (« Fédération »)
2. Student Transportation of Canada Inc. (« STC »)

#### Requête:

Greyhound allègue que:

- (a) STC donne un service de transport sans détenir le permis de transport requis et conséquemment STC contrevient à la Loi sur les véhicules de transport en commun (« LVTC ») et ses règlements.
- (b) La Fédération organise le transport de passagers et utilise les services d'un transporteur qui ne détiennent pas le permis requis.

STC demande que la cause soit ajournée parce que la question est très importante et l'industrie du transport de passagers et le public en

#### Préliminaire:



que les opposantes ne possèdent pas. Le véhicule offre un accès facile aux clients et la Commission est d'opinion que le public a droit à l'utilisation de ce véhicule.

De façon à déterminer l'impact économique sur les opposantes, les opposantes doivent présenter à la Commission de l'information financière supportant les allégations. Subir des fluctuations saisonnières est normal pour l'industrie. Cependant, les opposantes n'ont présenté aucun fait supportant un impact économique sur leurs opérations. Vu que la municipalité régionale de York est le point d'attache de Lime/Van, la Commission conclut que le service à partir du comté de Simcoe sera au mieux sporadique et conséquemment n'aura aucun impact économique sur les opposantes.

**Les demandes sont accordées mais les permis sont restreints à deux véhicules pour le comté de Simcoe.**

**Dossier: 46192-RE(1)**

**Greyhound Canada Transportation**

**Corp. (« Greyhound »)**  
**Toronto, ON**

**Défenderesse:**

Silver Ride Ltd. (« Silver Ride »)

**Requête:**

Une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Silver Ride a discontinué le service sur horaire autorisé entre Toronto et Philadelphie et conséquemment la défenderesse contrevient à la réglementation.

**Préliminaire:**

La défenderesse ne s'est pas présentée à la date fixée pour l'audience. La Commission a contacté le président de Silver Ride qui a indiqué qu'il était malade et qu'il ne pouvait se présenter à l'audience et qu'il désirait un ajournement. Il voulait aussi retenir les services d'un avocat.

**Preuve de la requérante:**

Greyhound indique que:

- L'avis d'audience indique clairement que l'audience se poursuivra en l'absence de toute partie;
- On connaît maintenant, que depuis le dépôt de la première plainte, 50% des actions de Silver Ride ont été transférées à un nouvel investisseur sans l'approbation de la Commission;
- L'audience doit se poursuivre en l'absence de la défenderesse;
- Cependant, si la Commission décide de consentir à l'ajournement, la Commission doit émettre une ordonnance suspendant temporairement les permis de Silver Ride jusqu'à ce que la plainte et la demande de transfert soient entendues; et
- Greyhound demande aussi que la Commission impose des frais.

**Décision:**

La Commission se réfère à l'avis d'audience qui dit clairement que si les parties ne se présentent pas à l'audience la Commission peut



Il y un schéma réglementaire en place dans la province de l'Ontario afin d'assurer que les véhicules sont sécuritaires et de la sécurité du public. M. Hanjra contrevient à ce schéma réglementaire.

La Commission ordonne que le service offert cesse immédiatement et des frais sont imposés.

Limo/Van Services Inc. (« Limo/Van »)  
Aurora, ON  
Dossier: 46810-A

Opposantes:

1. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)
2. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)

Demandes:

Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir de Toronto, Hamilton, les municipalités régionales de York, Peel, Durham, Halton et Niagara et les comtés de Northumberland, Simcoe et Grey se limitant à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale de douze passagers excluant le conducteur.

Preuve de la  
demanderesse:

La demanderesse a été formée en 2005 et exploite une limousine Mercedes Sprinter unique en son genre. C'est un véhicule unique avec un intérieur de six pieds. Cela permet de donner accès facile à l'intérieur pour les clients, et plus particulièrement les mariées. La demanderesse s'attend à faire l'acquisition d'un véhicule additionnel si la demande augmente pour ce type de véhicule. Le service a été fourni au public dans tous les secteurs qui dont l'objet des demandes. La preuve au dossier démontre que Limo/Van n'entend pas étendre son service au comté de Simcoe, le territoire de la demanderesse, mais Limo/Van veut être capable de répondre aux demandes des clients dans ce secteur. Limo/Van a indiqué que son exploitation est petite et qu'elle n'aura que peu d'impact sur les opérations des opposantes si les demandes sont accordées.

Preuve des opposantes:

Le comté de Simcoe est le secteur qui intéresse les opposantes. Hammond est en affaires depuis 1944 et opère à partir du comté de Simcoe. Hammond exploite tous les types de véhicules y compris des limousines, des sedans de ville et des minivans. Les revenus des voyages notifiés aident à couvrir les frais du service sur horaire qui ne fait pas ses frais et l'ajout d'un autre transporteur dans le comté de Simcoe aura un impact sur ses revenus et ses services.

Sinton indique qu'à certains moments de l'année ses limousines sont les véhicules dans sa flotte qui sont les moins utilisés avec un pourcentage d'utilisation de moins de 20%. Sinton indique aussi que le support du public est faible et que les demandes doivent être rejetées.

Décision:

Vu que le comté de Simcoe est le seul secteur qui est contesté, les autres portions des demandes sont accordées. Relativement au comté de Simcoe, la Commission détermine que contrairement à ce que les opposantes indiquent, Limo/Van a prouvé que le public a besoin de ses services. Limo/Van offre au public un service dans un véhicule unique

Mr. Hanjra déclare que:

- Il est en affaires afin de gagner sa vie et d'assister les gens qui ne peuvent se payer les tarifs de train et d'autobus réguliers;
- Il a été avisé qu'il n'a pas besoin de permis s'il donne un service de covoiturage et il maintient que son opération est un service de covoiturage;
- Le public supporte son service et il a reçu plusieurs lettres d'appréciation de leur part. Il pense que le public doit être capable de choisir leur manière de voyager et le prix qu'ils paient pour le transport; et
- Il croit réellement qu'il ne fait rien de mal et qu'il respecte les lois de l'Ontario.

#### Décision:

Le défendeur s'est défendu en disant qu'il exploite un véhicule de covoiturage tel que défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et que conséquemment il n'est pas tenu de détenir un permis de transport. La Commission indique que des véhicules de covoiturage ne permettent de transporter que des navetteurs. Le dictionnaire définit le mot navetteur comme « une personne utilisant une navette pour se rendre au travail » et « faire la navette » se définit comme « voyager par un moyen de transport public ou privé entre sa résidence et son lieu de travail ». Un navetteur est aussi défini comme étant « une personne voyageant à partir des banlieues pour aller travailler, particulièrement à partir des banlieues pour aller à la ville en utilisant la voiture ou le transport en commun ».

La Commission est d'avis que les passagers utilisant le service de M. Hanjra ne voyagent pas pour aller travailler chaque jour ou sur une base régulière. Conséquemment, la Commission est d'opinion que le service de M. Hanjra n'est pas un service de covoiturage. Il s'agit d'un véhicule de transport en commun pour lequel M. Hanjra ne détient pas de permis émis par l'Ontario et qu'il contrevient à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

La Commission s'est dite préoccupée de la sécurité des personnes de l'Ontario utilisant les services de transporteurs ne détenant pas de permis, de la qualité des conducteurs et par le manque de couverture d'assurance. La Commission souligne que le transporteur ne détenant pas de permis ne se soumet à un pouvoir supérieur, à des vérifications de sécurité, à des inspections annuelles de freins et d'entreten. Les tarifs chargés ne sont pas élevés. Tragiquement, s'il y avait un accident, le public souffrirait comme cela est arrivé à Prescott en 2000 où six personnes voyageant dans le véhicule d'un transporteur ne détenant pas de permis ont perdu la vie.

Au contraire, un passager voyageant avec un transporteur détenant un permis peut voyager l'esprit en paix sachant qu'il/elle voyage dans un véhicule bien entretenu et conduit par un conducteur professionnel et bien formé.

Greyhound demande que:

1. l'exploitation cesse immédiatement;
2. la publicité sur les côtés du véhicule soit enlevée;
3. des frais légaux soient imposés.

Preuve du défendeur:

Doughty déclare que:

- il ne savait pas qu'il avait besoin d'un permis afin de donner son service;
- il enlèvera un siège et réduira le nombre de places afin que le véhicule soit conforme à la définition de véhicule de covoiturage. En se faisant, il sera exempté de l'exigence d'obtenir un permis;
- il enlèvera aussi la publicité sur les côtés du véhicule; et;
- il plaide coupable d'avoir exploité un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis.

Décision :

En se basant sur la preuve, la Commission ordonne que l'exploitation cesse immédiatement. Des frais sont aussi imposés.

Requérante:

Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
Peterborough, ON  
Dossier: 46685-RE(1)

Défendeur:

Farooq Hanjra  
o/a « Car Pool Daily Service » and « Daily Ride Between Toronto & Montreal Just \$45 »

Requête:

Trentway allègue que M. Hanjra transporte des passagers sans détenir le permis requis et conséquemment contrevient aux lois de l'Ontario.

Preuve de la requérante:

Trentway déclare que:

- M. Hanjra donne un service entre Toronto et Montréal et en route fait des arrêts à des points intermédiaires;
- M. Hanjra ne détient pas le permis requis pour donner ce service;
- Le site web de M. Hanjra indique la structure des tarifs pour le service et la méthode de paiement;
- Le service ne rencontre pas la définition de covoiturage trouvée dans la réglementation mais constitue plutôt un service par véhicule de transport en commun; et
- Comme M. Hanjra contrevient à la Loi sur les véhicules de transport en commun, la Commission demande à la Commission d'émettre une ordonnance requérant la cessation immédiate du service et d'imposer des frais de façon à couvrir les dépenses encourues suite au dépôt de la requête.

La demanderesse n'a pas présenté de preuve de viabilité du service et de la durabilité du marché. Conséquemment, la Commission ne peut déterminer si le service proposé est viable. La Commission en a conclu que d'introduire un détenteur de permis supplémentaire, là où il n'y a pas de demande de la part du public et qu'il n'y a aucune information relativement à la viabilité du service, est un gaspillage de ressources et mènera inévitablement à un surplus de capacité. La Commission est d'opinion que le service proposé n'est pas viable et que le marché ne peut le supporter.

La Commission a aussi endossé sa décision précédente i.e. qu'un service de transport public de passagers est pour tous les Canadiens et que s'il en est autrement cela causera un dangereux précédent qui est contraire à l'intérêt public. Les Canadiens ont un droit inhérent de choisir les services de n'importe quel détenteur de permis.

**En se basant sur la preuve présentée, la demande est rejetée.**

**Dossier: 46486-RE(1)**

**Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)**

**Toronto, ON**

**Stephen J. Doughty (« Doughty »)**  
o/a « Barrie Toronto Van Pool »

**Défendeur:**

Greyhound allègue que Doughty transporte des passagers en utilisant un véhicule de transport en commun sans détenteir le permis requis.

**Requête:**

**Preuve de la requérante:**

Greyhound allègue:

- Que Doughty fournit un service journalier entre Barrie et Toronto utilisant un véhicule ayant une capacité assise de quinze passagers. Contrairement à l'opinion de Doughty, le véhicule ne peut être classé comme véhicule de covoiturage du fait que le véhicule peut associer plus de douze passagers;
- Il ne s'agit pas d'un véhicule de covoiturage mais plutôt un véhicule de transport en commun qu'exploite Doughty sans détenteir le permis requis;
- La sécurité du public peut être mise en cause du fait que le véhicule est conduit par des conducteurs différents;
- Doughty n'a pas la couverture d'assurance appropriée, de certificat d'enregistrement d'exploitants de véhicules utilitaires, les autres enregistrements municipal et provincial et les conducteurs ne sont pas qualifiés etc.
- Doughty fait de la publicité sur les côtés du véhicule donnant l'impression qu'il s'agit de l'exploitation d'un véhicule de transport en commun.



Tourist a indiqué que la compagnie fournit un service identique à celui faisant l'objet de la demande. Son service vise spécifiquement la communauté juive et rencontre les exigences religieuses du public. Les autobus de Tourist sont rarement remplis et la plupart du temps les autobus opèrent sans être pleins. Si Can-Am enlève 10 passagers par semaine, Tourist opérera sans faire de profit. C'est pourquoi elle a déposé son opposition. Tourist a indiqué que Can-Am n'a présenté aucune preuve de la viabilité du service et n'a pas présenté de preuve prima facie d'un besoin du public pour le service. Il n'y a pas de demande pour le service. Toutes les personnes qui ont témoigné n'utilisent pas l'autobus. Tourist est capable de rencontrer les besoins du public et toute compétition directe lui sera préjudiciable.

Trentway a déclaré que l'engagement de Can-Am à restreindre ses services à un marché restreint est difficile à contrôler et de ce fait la demande doit être rejetée. La preuve du public ne démontre pas un besoin pour le service et les projections financières relativement au service proposé sont inadéquates. Can-Am n'a présenté aucune projection relativement au marché, au volume de passagers, aux prix etc. Trentway a indiqué que la demande doit être rejetée pour deux raisons : il n'y a de preuve d'un besoin du public et il est inapproprié d'émettre un permis de transport pour desservir seulement un segment du public plutôt que le public en général.

Geyhoun a aussi déclaré que d'émettre un permis de transport pour desservir un segment seulement du public est illégal et inapproprié. Un véhicule de transport en commun est ouvert à toute personne peu importe la race, la religion, le sexe, la couleur, la tenue vestimentaire etc. et ne peut exclure une personne en se basant sur ces critères. La preuve des témoins ne démontre un besoin pour le service i.e. le nombre de fois utiliseront-ils le service, ont-ils utilisé le service par le passé, étaient-ils satisfaits du service présentement offert etc. Aucune information n'a été apportée relativement aux volumes et revenus anticipés. Conséquemment la demande est déficiente et elle doit être rejetée.

Decision:

La Commission a pris en considération les besoins du public, la viabilité du service proposé et l'impact économique sur les opposantes.

Les besoins du public

De façon à prendre une décision, la Commission doit entendre les utilisateurs du service proposé i.e. est-ce que leurs besoins sont réguliers, sont-ils des étudiants, des personnes de l'Âge d'or, des familles, des personnes qui se rendent à leur travail etc., ont-ils besoin d'un service est aller-retour and aller seulement. La Commission a entendu des témoins de la communauté juive orthodoxe; ces témoins ne sont pas des utilisateurs du service de transport public par autobus. La Commission n'a pas entendu de preuve démontrant un besoin pour un service régulier et récurrent. La demanderesse dans sa preuve doit prouver la nécessité et la commodité publiques et en cela la demanderesse a simplement failli.



**Demande:**

**Preuve de la  
demanderesse:**

Demande de permis de transport extra-provincial sur horaire entre la municipalité régionale de York, la ville de Toronto et la ville de New York aux États-Unis.

La demanderesse propose de fournir le service les jours et les dimanches et visera la communauté juive orthodoxe. Le service vise à rencontrer leurs besoins spécifiques i.e. des arrêts pour les prières, les femmes et les hommes seront séparés et la nourriture cachère sera fournie.

Neuf témoins du public sont venus témoigner au support de la demande. Leurs témoignages peuvent se résumer de la manière suivante:

- Le service doit rencontrer les exigences religieuses des passagers; Les hommes et les femmes doivent être séparés;
- De la nourriture cachère doit être disponible;
- Les passagers n'utiliseront pas les autres compagnies d'autobus si leurs besoins spécifiques ne sont pas rencontrés;
- Les passagers doivent être vêtus de manière sobre;
- Les communautés, situées dans le secteur couvert par la demande, croissent tant au Canada et qu'aux États-Unis et les passagers voyagent dans les deux directions;
- Le service offert par Tourist n'est pas satisfaisant à cause des endroits de débarquement et du fait que le service ne rencontre pas les exigences religieuses;
- Le public n'utilise les services de Greyhound et de Trentway parce que ces compagnies ne rencontrent leurs besoins;
- Can-Am répondra aux exigences de la communauté et c'est pourquoi ils supportent la demande.

Can-Am a déclaré que:

- Des autobus additionnels seront achetés si la demande est accordée;
- la compagnie rencontrera toutes les exigences de la communauté juive orthodoxe i.e. les hommes seront séparés des femmes, il y aura des arrêts pour les prières et de la nourriture cachère;
- Si le permis est accordé il n'y aura aucun impact sur le service offert par Trentway et Greyhound du fait que les points d'embarquement sont trop loin de leurs terminus;
- La communauté juive est importante et il y a suffisamment de travail pour Can-Am et Tourist;
- Au cours de son contre-interrogatoire, Can-Am a admis qu'il ne s'y connaissait pas beaucoup en frais de revenus, de nombre de passagers, dépenses, salaires, avantages sociaux, réparations etc.;
- Il savait que les permis ne sont pas émis pour desservir une communauté en particulier mais plutôt le public en général; et
- Si le permis est accordé, Can-Am est d'accord pour se limiter à l'exploitation de cinq véhicules et se limiter à des secteurs qui n'auront pas d'impact sur les opposantes.

autres transporteurs, Prestige emploie deux conducteurs et offre une variété d'équipements afin de servir le public. Les toilettes de l'autobus ont été enlevées ce qui en fait un véhicule de catégorie « B » tel que défini par la réglementation. Quatre témoins du public ont supporté les demandes : un réparateur/planificateur de limousines et de mariages, deux services de transport et la Canadian Medical Protective Association. Ils désirent utiliser plus les services de Prestige parce que la compagnie est accessible, flexible et « A-1 ». Prestige offre des prix comparables et flexibles, dessert les ambassades et les chauffeurs portés des conducteurs. Les conducteurs ne sont pas seulement des conducteurs d'autobus en uniforme. Le service de Greyhound n'est pas utilisé à cause des uniformes et des logos sur les côtés des autobus. Les témoins ont tous témoigné qu'ils veulent un véhicule de type exécutif tel que le véhicule offert par Prestige.

#### Preuve de l'opposante:

Greyhound a témoigné qu'elle a suffisamment d'équipement afin de répondre aux besoins et à la demande du public de la région d'Ottawa. Greyhound a indiqué que les demandes de service de dernière minute sont une préoccupation constante pour tous les transporteurs. Le tourisme a diminué de 17% l'an dernier et Greyhound a dû faire face à une diminution de revenus des voyages notés vis-à-vis l'an passé. En se basant sur les revenus projetés de Prestige, Greyhound sera durement touché et devra peut-être mettre à pied ses employés. Greyhound a indiqué que la preuve du public ne supporte pas les demandes et que conséquemment les demandes doivent être rejetées.

#### Décision:

Dans sa prise de décision, la Commission a tenu compte des facteurs suivants : les besoins du public, la capacité du demandeur et l'impact économique sur l'opposante si les demandes étaient accordées.

La Commission conclut que Prestige n'a pas sciemment opéré sans dépôt des demandes. Prestige offre un service plus personnalisé que celui de Greyhound.

La preuve présentée par Greyhound est reliée au service par des véhicules de catégorie « A ». Prestige utilise un autobus de catégorie « B ». Conséquemment, la Commission en vient à la conclusion que Greyhound continuera d'avoir sa clientèle habituelle et qu'il n'y aura pas d'impact économique sur ses opérations si les permis sont accordés et cela du fait que les marchés desservis ne sont pas les mêmes.

#### Les demandes sont accordées.

Can-Am Express Inc. « Can-Am »  
Thornhill, ON

#### Demanderesse:

#### Opposantes:

1. Tourist Coach Lines Inc. (« Tourist »)
2. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
3. Adirondack Trailways Ltd. (« Adirondack »)
4. Trenthway-Wagar Inc. (« Trenthway »)

# Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport LVTG en commun:

Loi sur les transports routiers : LTR

Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service notifié:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse:

4260252 Canada Inc.  
Dossier: 46226/A  
o/a « Prestige Limousine Service » and  
« Derek's Executive Coach » (« Prestige »)  
Gloucester, ON

Opposante:

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)  
Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir d'Ottawa.

Preuve de la  
demanderesse:

Prestige a allégué que le service qu'il offre au public est unique i.e. qu'il n'y a aucun signe sur les portes de ses véhicules, que les conducteurs portent des chemises et des cravates au lieu d'uniformes, que le service offert est porte-à-porte et qu'ils transportent les bagages des passagers. Le public demande un véhicule ayant une plus capacité et c'est pourquoi Prestige a acheté un autobus d'une capacité de 48 passagers. La plus grande partie de service fourni est situé à l'intérieur d'Ottawa. Tous les mouvements à l'extérieur d'Ottawa sont faits en vertu de la règle appel à tous établie par la Commission. Prestige a admis qu'il a opéré sans le permis requis pendant environ trois mois. Cela s'explique par le fait que Prestige croyait avoir tous les permis requis jusqu'au moment où la demanderesse a été avisée du contraire. Prestige s'est toujours conformé à la loi et c'est pourquoi elle a déposé les demandes de permis. Ses prix se comparent à ceux des

**NOM/ADRESSE**

**DÉCISION**

**FRAIS  
IMPOSES**

Thomas M. Toomey o/a "TIP Limousine Service" Corp, ON	ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Toronto Towncar Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation	300\$
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Ultra Limousine (York) Ltd. o/a "Mr. Stretch Limousine" Sharon, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Lisa and Peter Karl Weileder o/a "K-W Limousine" Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
White Dove Limousine & Coach Inc. Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Helen Williams o/a "Heritage Limousine" Pettola, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Worldwide Corporate Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Greg Young o/a "Greg Young Limousine Service" Metcalfe, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$



NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Farhad Slassi o/a "Art Limousine Service" Richmond Hill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Silver Ride Ltd. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500\$ à la Commission et 900\$ au requérant
Barry Simmons o/a "Ambassador Limousine Service" Peterborough, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
John Sparkes o/a "Sparkes Luxury Limousine Service" St. Catharines, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Wayne and Jacqueline Stach o/a "A Royal Treatment Limousine" Carleton Place, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Star's Limousine Corp. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Student Transportation of Canada Inc. Breslau, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	2,500\$ à la Commission et 5,000\$ au requérant
Federation of Students, University of Waterloo Waterloo, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Aucun frais
Jean Souliere o/a "Fleetwood Ground Transportation" Vars, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Southampton Limousine Inc. St. Catharines, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Superior Limousine Service Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Kasar Tabasum o/a "Parkview Limousine Services" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$



NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSES
Paramount Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Platinum Limousine Service Inc. Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Prestige Limousine Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Lissa Quinn o/a "Simple Life Limousine" Lakefield, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Regal Limousine Services Inc. Burlington, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Rendez-Vous Limo Services Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Request Limousine Services Inc. Whitby, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Gaetan Sauve o/a "All VIP Limousine Service" Alexandria, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
John Sears o/a "Class Above Limousine" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Senzel Limousine Service Inc. Etobicoke, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Michael Sharples o/a "Caledon Limousine Service" Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSES
Marshall Holdings LLC o/a "Country Club Limousine" Bloomfield Hills, Michigan U.S.A.	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Marview Limited o/a "Whispers Limousine Service" Newmarket, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Melvyn McKay o/a "McKay's Taxi" Petawawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Nelson Medeiros o/a "Advantage Limousine" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Men In Black Limousine Services Ltd. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Lucy Menton o/a "Ed's Limousine Service" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Faiyaz Mohammad o/a "Lim 4 U" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Michael Neudorf o/a "Luxury Limousine" Niagara Falls, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Niagara Classic Cars Ltd. Niagara-on-the-Lake, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Old Colony Student Transportation Wheatley, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Olympic Limousine Ltd. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Demetrios & Jeffrey Orphanos o/a "Legacy Limousines" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$

NOM/ADRESSE

DÉCISION

FRAIS  
IMPOSÉS

Clements Limousine Service Ltd.	Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Derek Clermont o/a "Executive Limousine and Sedan Service"	Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Corporate Tours Canada Inc.	Ancaster, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
County Transportation Services Inc.	Smiths Falls, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Crown Limousine Service Inc.	Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Crown Royal Limousines Inc.	Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
D & K Capital Investments Limited o/a "Autolounge Promotions"	Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
James Da Fonseca o/a "A Daisy Limousine Services"	London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Damigo Enterprises Inc. o/a "Mirage Limousine Services"	Guelph, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Ian Patrick De-Gannes o/a "Ambience Limousines"	Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Mandeep & Hardeep Singh Deol o/a "Deol Limousine Service"	Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Desmond Dias o/a "Desmond's Limousine Service"	London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSES
Herman D. Boehmer o/a "Hermi's Limousine Service" Cambridge, ON		300\$
James Bonham o/a "Elite Limousine Service" Brussels, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Bramalea Superb Limousine Livery Service Inc. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Brampton Limousines Inc. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Mr. Tommy Browne o/a "L & B Limousine" Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Business Class Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
James Byers o/a "Byers Limousine Service" Iroquois, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Cabousine Ltd. o/a "Airline Limousine" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Capital Limousine Services Inc. Gloucester, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Champagne Limousine North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Charles E. Ciralo o/a "CEC Limousine Service" Waterdown, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Robert & Grahame Clarke o/a "Toronto Funeral Coach" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$

**FRAIS  
IMPOSÉS**

**DÉCISION**

**NOM/ADRESSE**

300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	968402 Ontario Ltd. o/a "Central Taxi" St. Catharines, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	AAA Sedan Limousine Service Limited 1384 Main Street East Hamilton, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Thomas Ackford o/a "Red Line Limousine Service" Cambridge, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Alagash Investments Limited o/a "Estate Limousine Services" Sault Ste. Marie, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Salih Kamil Majeed Al-Shimmary Ruthven, Town of Kingsville, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Amigo Limo Inc. Pickering, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Donald Basso o/a "Basso Limousine" Peterborough, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Bay Limousine Services Inc. e/ou Bay Transportation Services Inc. Hamilton, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Bay Street Executive Limousine Services Inc. Toronto, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Marc Bellisle o/a "Lac Leamy Limousines" Gatineau, QC
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	J.P. Bentley Enterprises Inc. Georgetown, ON
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Michael Biniaminov o/a "5 Star Limo" Thornhill, ON



# Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport

## en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
-------------	----------	---------------

1017190 Ontario Inc. o/a "Boulevard Limousine" Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

1050241 Ontario Inc. o/a "Bell CT Limousine" Brantford, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

1103030 Ontario Limited o/a "Alistar Limousine Service" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

1374525 Ontario Inc. o/a "Ottawa Limousine Service" and "Elite Limousine" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

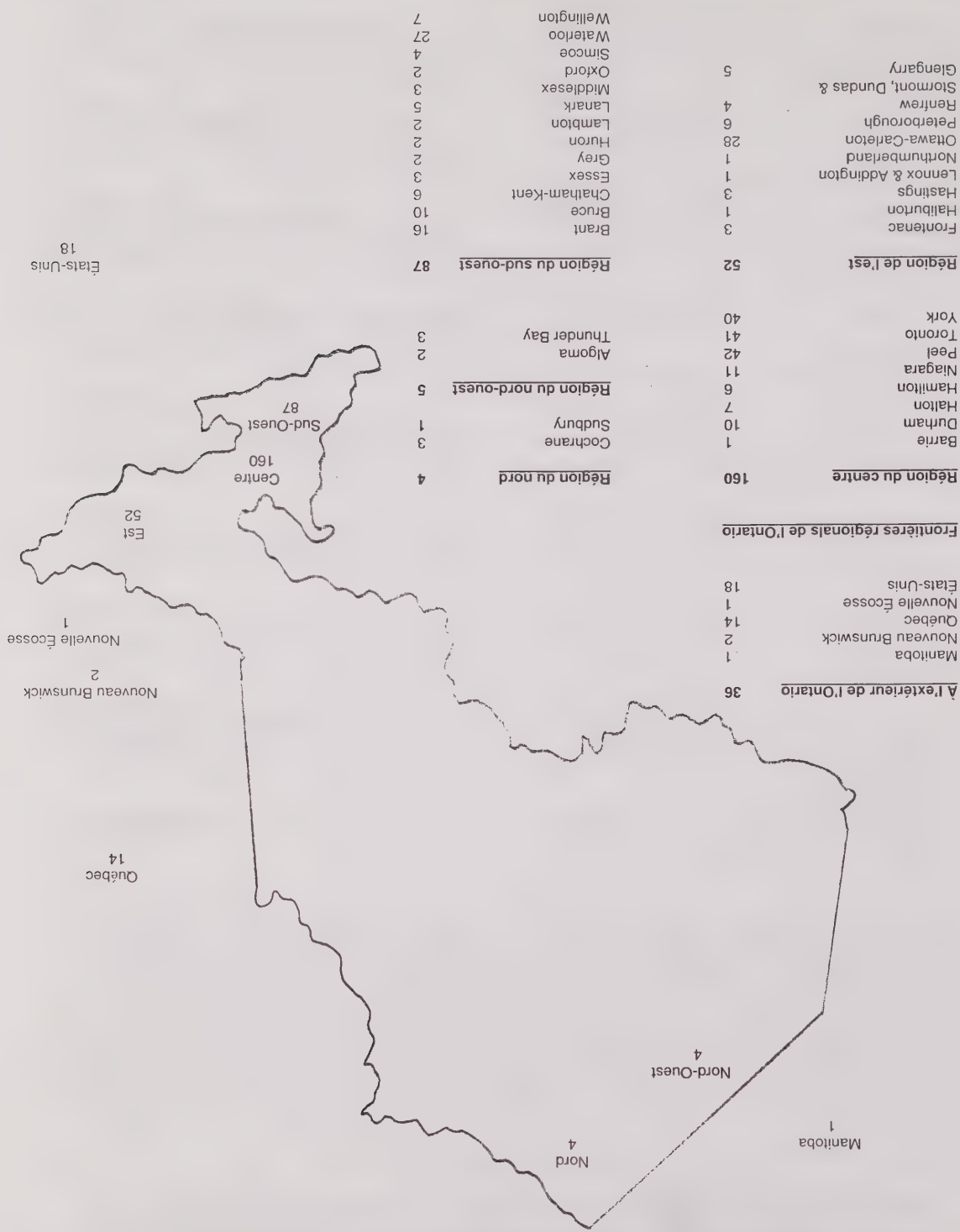
1425052 Ontario Limited o/a "Hollywood Limousine & Casino Packages" Sault Ste. Marie, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

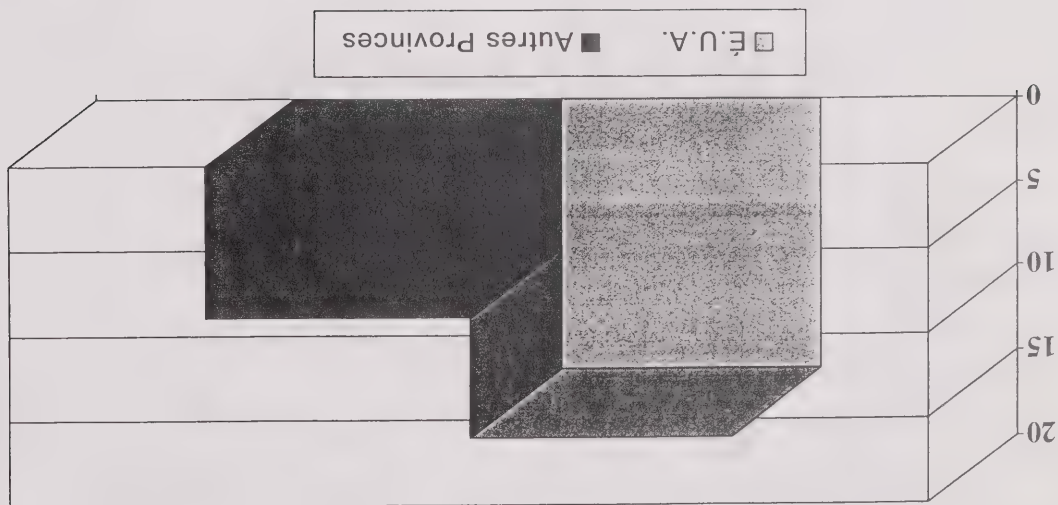
4015541 Canada Inc. o/a "Maestro Limousine" Gatineau, QC	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

6073115 Canada Inc. o/a "Ascendia Limousine Service" Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------

# Demandes reçues par région



# Demandes de permis spéciaux



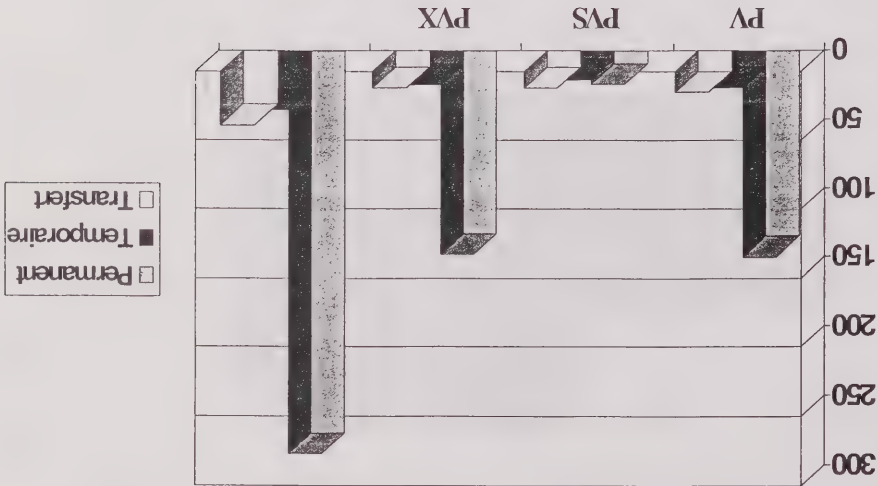
JURIDICITION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.  
Autres Provinces

TOTAL 25

16  
9

# Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	135	9	133	277
Temporaire	12	6	10	28
Transfert	15	12	12	39
TOTAL	162	27	155	344

Legende:  
PV  
PVS  
PVX

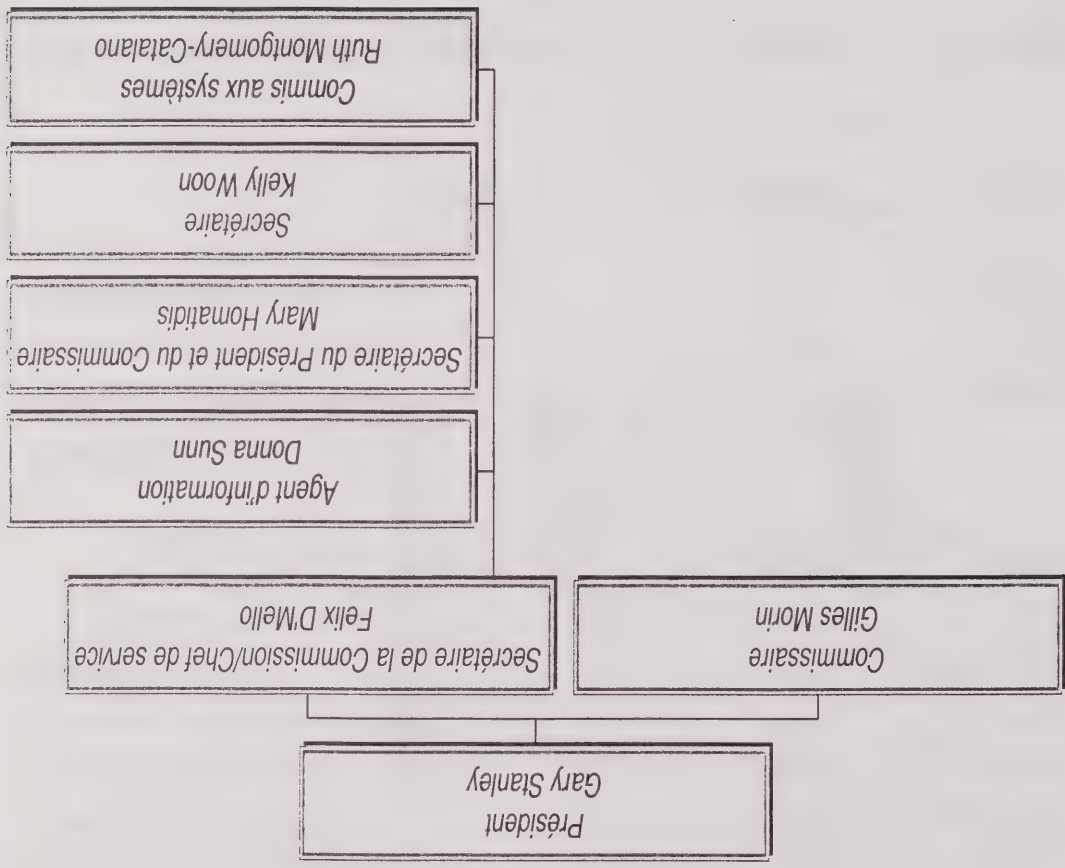
Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)  
Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)  
Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

## 8



# Organigramme

(au 31 décembre 2006)



Le processus de demande de la Commission vise à s'autofinancer et notre priorité majeure est de donner un service efficace au public et à l'industrie. La Commission continue à servir le public avec un personnel administratif à temps partiel et récupère les coûts des audiences des participants.

Je m'attends à ce que le nombre et le type d'audiences continue. La Commission va continuer ses efforts afin de s'assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun de l'Ontario continuent d'exploiter leurs entreprises légalement et de fournir un système de transport qui bénéficiera au public.

**Gary R. Stanley**  
**Président**

## Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario (Commission) administre la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi sur les transports routiers (Canada). La Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario ainsi qu'en provenance et en direction de d'autres juridictions.

La Commission relève de la juridiction du ministre des transports et les intervenants sont les exploitants de véhicules de transport en commun.

La Commission reçoit principalement deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis et pour des privilèges additionnels et des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Les requêtes en vertu de l'article 10 visent la suspension et l'annulation de permis existants et l'article 11 visent les exploitations illégales.

Suite à l'examen des documents déposés par le demandeur, la Commission peut décider si une audience écrite satisfiera les principes de la justice naturelle et qu'une audience publique n'est pas nécessaire afin de décider de la demande. Ce processus diminue de manière significative les coûts pour les parties, le temps à consacrer aux dossiers et les décisions sont rendues rapidement.

Dans les cas de demandes où la Commission décide que la justice naturelle ne sera pas servi par la tenue d'une audience écrite, une audience publique sera tenue afin de décider du dossier. Ces audiences sont tenues à travers la province et à la convenance des parties. La Commission a commencé à tenir des audiences le soir afin d'accommoder les demandeurs et leurs supporteurs. Plusieurs de ces audiences sont tenues sans l'assistance d'avocats ce qui a pour effet de réduire les coûts pour les participants.

Les demandes sont traitées rapidement et les audiences de la Commission sont tenues aussi rapidement que possible lorsque les parties sont disponibles. La Commission tente de rendre ses décisions dans les deux semaines de l'audience qu'elle soit écrite ou publique. Je suis fier de rapporter que durant l'année 2006 cet objectif a été atteint.

La Commission continue de recevoir de la part de l'industrie des plaintes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun contre des exploitants de limousine. Ces plaintes allèguent que plusieurs de ces entreprises de transport par limousine, particulièrement celles exploitant des limousines allongées, ne détiennent pas les permis requis. Suite à ces plaintes le nombre de demandes de permis a augmenté.

## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (au 31 décembre 2006)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

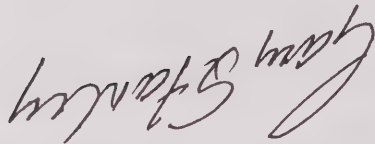
Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

A:

L'honorable Donna H. Cansfield, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2005.

Respectueusement,



Gary R. Stanley  
Président



A:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission  
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31  
décembre 2006.

Respectueusement,



Donna H. Cansfield  
Ministre

## Table des matières

4	La Commission .....
5	Message du président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2006 .....
9	Demandes reçues .....
10	Demandes de permis spéciaux traitées .....
11	Demandes de permis reçues par région .....
12	Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.....
22	Résumés de décisions rendues .....



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

## RAPPORT ANNUEL 2006





# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2007





## Table of Contents

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	6
Financial Information 2007 .....	7
Applications Received .....	8
Special Authorities Processed .....	9
Applications Received by Region .....	10
Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the <i>Public Vehicles Act</i> .....	11
Summaries - Reasons for Decisions .....	16

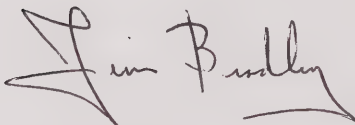


To: The Honourable David C. Onley  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2007.

Respectfully submitted,

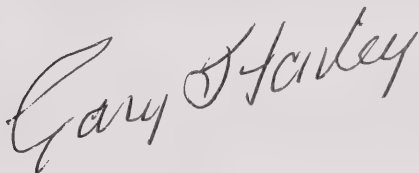
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jim Bradley". The signature is stylized with a large, looped initial "J" and a long, sweeping underline.

Jim Bradley  
Minister

To: The Honourable Jim Bradley  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2007.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script, reading "Gary Stanley". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name and title.

Gary R. Stanley  
Chair

---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup> Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2007)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa



---

## ***Message from the Chair***

The Ontario Highway Transport Board is an arm's length agency of the Government of Ontario reporting to the Minister of Transportation.

Since the mid-1990's, the primary focus of the Board continues to be the adjudication of applications pursuant to the *Public Vehicles Act*; applications for new or extended authority under Section 6 and applications for review and sanction under Sections 10 and 11.

The Board also has delegated responsibility from the federal government under the *Motor Vehicle Transport Act (1987)*.

These applications are dealt with in two ways. If the material submitted with the application satisfies the requirements of natural justice then a written decision is issued. This significantly decreases the costs to the parties and reduces the time involved to resolve the matter.

If necessary, an oral hearing may be held to determine the merits of the case and to provide both the Board and the parties with the opportunity to hear evidence and cross-examine the witnesses that appear in support of the application. Similarly, respondents must present convincing evidence that the granting of the application will negatively impact their operations. Applicants and the Board are able to cross-examine the respondents on this evidence.

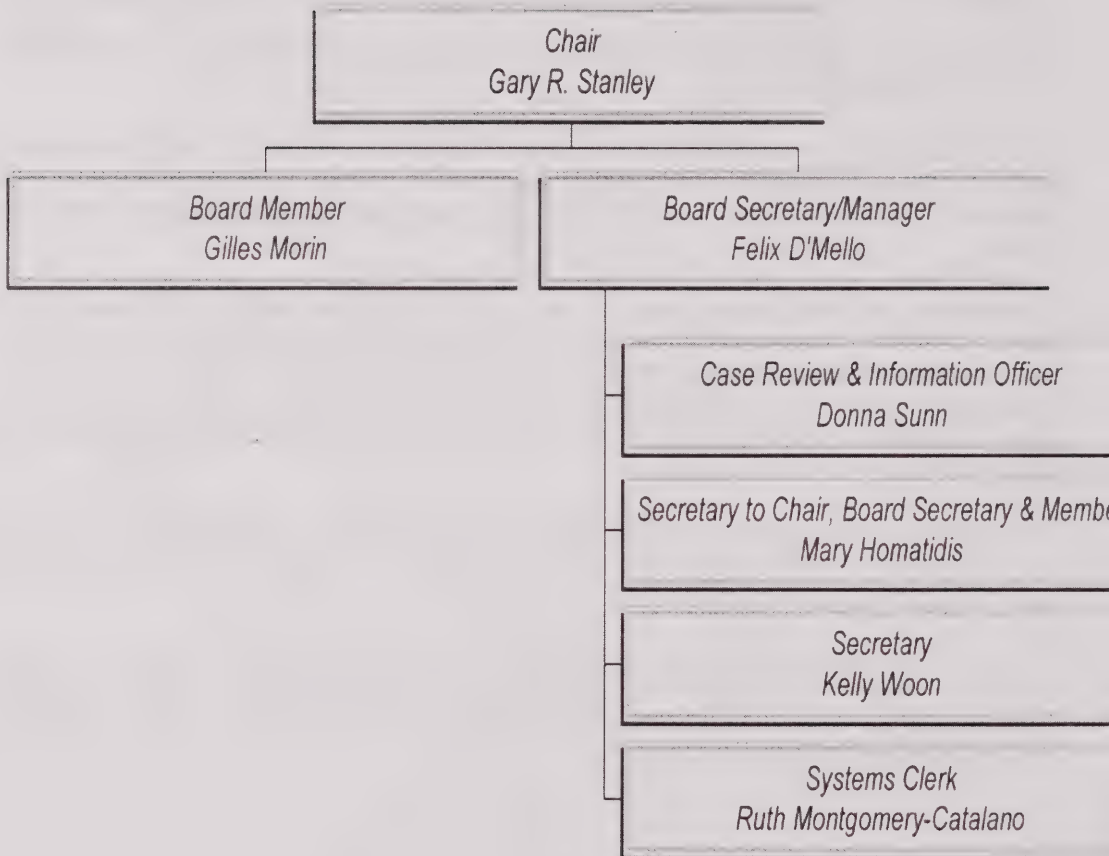
The Board continues its practice of holding evening hearings to accommodate the parties and the public witnesses who cannot appear in support of an application if the hearing is held during normal business hours.

The number of applications received by the Board fluctuates from year to year. The Board continues to issue its decisions in a timely manner usually within two weeks of a hearing. The Board's top priority remains to provide efficient service to both the public and to our stakeholders, the for-hire bus industry.

***Gary R. Stanley***  
***Chair***

---

***Organizational Chart***  
***(at December 31, 2007)***



## **FINANCIAL INFORMATION**

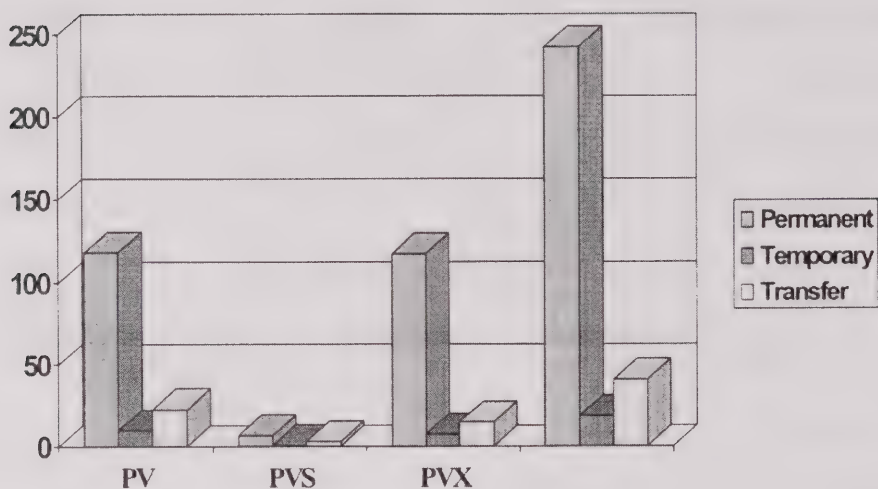
<b><u>Revenues/Recoveries</u></b>	<b><u>2007</u></b>	<b><u>2006</u></b>
Filing Fees	\$107,169	\$ 116,816
Costs Assessed at Hearings	29,718	38,872
Special Authorities	4,794	3,373
U.S. Exchange	<u>776</u>	<u>833</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>142,457</u></b>	<b>\$ <u>159,894</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 391,341	\$ 332,425
Travel and communication	25,031	29,942
Equipment and supplies	<u>54,718</u>	<u>67,320</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>471,090</u></b>	<b>\$ <u>429,687</u></b>

<b>Net Cost of Board's Operations</b>	<b>\$ <u>328,633</u></b>	<b>\$ <u>269,793</u></b>
---------------------------------------	--------------------------	--------------------------

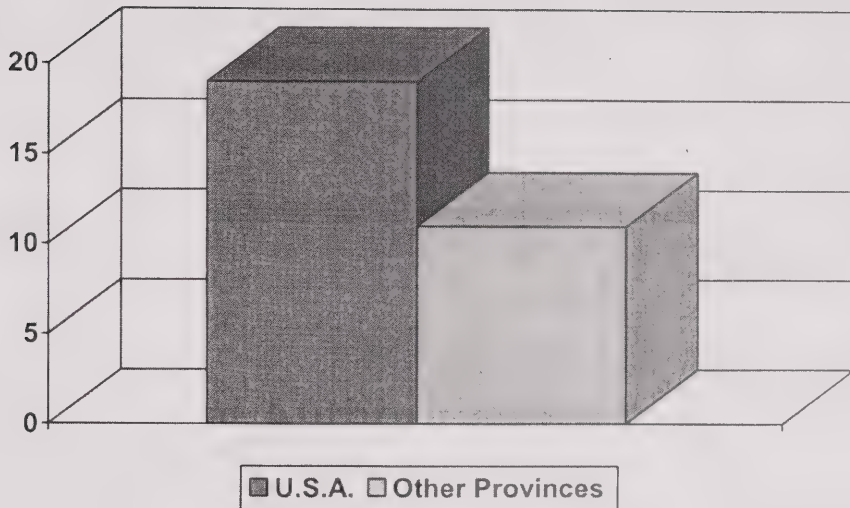
## Applications Received



### Legend:

- PV Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
- PVS Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

## Special Authorities Processed



### APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	19
Other Provinces	<u>11</u>

**TOTAL    30**



# Applications Received by Region



## Outside Ontario

	50
Nova Scotia	1
Quebec	20
U.S.A.	29

## Ontario-Regional Boundaries

### Central Region

	158
Barrie	1
Durham	10
Halton	7
Hamilton	5
Niagara	11
Peel	34
Toronto	57
York	27

### Northern Region

	13
Cochrane	1
Manitoulin	2
Nipissing	1
Sudbury	4
Timiskaming	5

### Northwestern Region

	7
Algoma	2
Rainy River	2
Thunder Bay	3

### Eastern Region

	36
Frontenac	2
Hastings	13
Muskoka	2
Ottawa	5
Peterborough	2
Renfrew	6
Stormont, Dundas & Glengarry	6

### Southwestern Region

	38
Brant	2
Bruce	7
Chatham-Kent	4
Elgin	1
Essex	2
Lanark	2
Middlesex	5
Oxford	1
Perth	1
Simcoe	2
Waterloo	2
Wellington	9

## Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Note: All costs assessed are payable to the Minister of Finance unless otherwise stated.

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Serguei Aliamov Montreal, Quebec	Ordered to stop services	\$500.00 \$6,000 to the Applicant
American Skybus Tours and Travel Inc. Jersey City, New Jersey, U.S.A.	Ordered to stop services	\$300.00
AB Stretch Limousine Service Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Michael Banat o/a "Fifth Avenue Limousine" Oakville, ON	Ordered to stop services	\$300.00
James Bowman Elmira, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Barrie Stars Limousine Inc. Newmarket, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Silva Chicilo o/a "Olympia Limousines" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
George H. Christie o/a "Crystal Limousine" Brampton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Eazy Cab Inc. Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Peter Feige o/a "Alexia Livery Limousine Service" Mount Forest, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Anthony Friedrich o/a "Dr. Dance DJ & Limousine" Thunder Bay, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Richard Harman o/a "Mirage Limousine Service" Oshawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Lacroix Bus Services Inc. Hearst, ON	Ordered to stop services	\$2,547.65
Farooq Hanjra Montreal, QC	Ordered to stop services	\$1,000.00 \$5,000 to the Applicant
Golden Eagle Van Service Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$500.00 \$2000 to the Applicant
Friendly Van Service Montreal QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant
Singh Narinderjit Kaur Milton, ON	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant
Palwinder Kaur Laval, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
David Kleva o/a "David's Limousine Service" Keswick, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Daniel Knorr Tiverton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Weaver S. Martin Dobbinton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1596508 Ontario Inc. o/a "L.A. Limousines" Markham, ON	Ordered to stop services	\$300.00
1347663 Ontario Limited o/a "Emerald Limousine" and "Emerald Black Car" Kitchener, ON	Ordered to stop services	\$300.00
410144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$750.00
Performance Centre and Golden Stretch Limousine Ltd. Guelph, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Park Lane Limousine Services Inc. o/a, "Park Lane Livery" Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Baljeet Singh Brampton, ON	Ordered to stop services	\$500.00 \$3,000 to the Applicant
Societe en Commandite de Financement WTH Dorval, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$2,000 to the Applicant for non-attendance at hearing

<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Stanislav Shtotland or Magic Bus Montreal, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$6,000 to the Applicant
Delbert Souliere o/a "Imperial Transportation Service" Ottawa, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Societe en Commandite de Financement WTH Dorval, QC	Not guilty of operating in contravention of the PVA	\$500.00 \$2,000 to the Respondent
Karnail Singh o/a "Delhi Tours" Laval, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$2,500 to the Applicant
Jaswinder Singh Sidhu Montreal, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$2,500 to the Applicant
Sarai Satpal Pierrefonds, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant
Siddiqui Muhammad Shafiq Montreal, QC	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant
Pannu Gurdeep Singh Brampton, ON	Ordered to stop services	\$500.00 \$1,500 to the Applicant
Snow Bound Inc. o/a "Summer Bound" Collingwood, ON	Ordered to stop services	\$500.00
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	Ordered to stop services	\$750.00



<u>NAME/ADDRESS</u>	<u>DECISION</u>	<u>COSTS ASSESSED</u>
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Stanley Wilson o/a "Showtime Executive Transportation Services" Haliburton, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Willy Warwar o/a "Markville Limousine Service" Markham, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Guo Xiao Biao Toronto, ON	Ordered to stop services	\$300.00
Elizabeth Dec o/a "Relax Limousine" Mississauga, ON	Ordered to stop services	\$300.00

---

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2007 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	P.V.A.
Motor Vehicle Transport Act:	M.V.T.A.
Scheduled Service:	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
Chartered Trip:	A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.

---

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>A. Filion Bus Lines Ltd. ("Filion") Moonbeam, ON</b>	<b><u>File No: 34075-C</u></b>
<b>Respondent:</b>	Blue Bird Bus Line Inc. ("Blue Bird")	
<b>Application:</b>	Transportation of passengers on a chartered trip from points in the Townships of Val Rita-Harty and Fauquier-Strickland and the Towns of Kapuskasing and Smooth Rock Falls in Class "D" public vehicles.	
<b>Applicant's Case:</b>	Six public witnesses testified in support of the application: <ul style="list-style-type: none"><li>• a non-profit organization from Moonbeam that organizes activities, i.e. trips for children to the ski hills in the winter and concerts and guided tours in the summer supported a licence to the local carrier with competitive prices. The trips would originate from Moonbeam and Fauquier;</li><li>• a hockey club that originated its trips in Kapuskasing would also use the applicant's service as it was a local carrier and also offered better rates;</li><li>• a soccer and baseball organization in Smooth Rock Falls would use the applicant and would co-ordinate the trips with teams from the neighbouring municipalities. They were also involved in the Booster Club that planned bus trips and would require the services of the applicant in the summer and winter. Currently, they undertake the trips in their cars and one bus would be convenient, less costly and also develop a team spirit; and</li></ul>	

- a social organization that plans two events a year wanted the choice of an additional carrier to acquire the best price. It currently uses member's cars but the bus would be more fun.

Filion started operations in 1972 and is well known locally. In 2005, it had lost its contract with the Separate School Board due to a controversial bidding competition. As a result, several bus companies went out of business. Filion still has the same fixed expenses even though it lost the contract. Its clients are not affluent and its rates would accommodate that segment of the public. It is only offering small community trips and it would have no economic impact on Blue Bird. Other licensed carriers had not opposed the application for this reason and therefore the application should be granted.

**Respondent's Case:**

Blue Bird was established in 1974. It was also affected by the Separate School Board crisis and had only survived because of its charter business. It had attempted to get the business of the hockey club but had failed. It has been experiencing a decline in revenue/profit. It cares about its customers and provides safe, well-maintained vehicles for the public. It could not replace its older equipment because of the decline in revenues and this in turn would make the public suffer. With a low population, adding another operator would be risky. He asked the Board to deny the application.

**Decision:**

As the respondent was not licensed to serve Val Rita-Harty, that part of the application was granted.

Six witnesses representing a cross-section of the geographical area testified the need for choice of carriers so that they would get the best value for their transportation dollar. The witnesses represented non-profit organizations and it was important that the opportunity to choose a carrier be available. The Board concluded that there was a need and demand for an additional service to serve this segment of the public for whom there was no existing service. The option should be made available to the public and in the Board's opinion, Filion had demonstrated a public need for this service from the area applied for.

Filion has been in business since 1972. The awarding of the 2005 Separate School Board contract to another carrier resulted in a financial crisis for Filion. Filion currently operates a service and it will not incur any additional fixed expenses as a result of granting the licence.

Blue Bird alleged that its revenues dropped in 2005. However, the Board noted that its revenues increased sharply the following year because of the void created by several companies going out of business when they lost the school board contracts. There were no statistics substantiating any drop of revenues in the area applied for as a result of a licence being granted. The witnesses testified that they had not used Blue Bird and there would be no economic impact on them if a licence was granted. The Board noted that other carriers

that were licensed in the area applied for had not opposed the application as the application would have no economic impact on their operations.

The Board concluded that:

- there was a public need and convenience for the application;
- Filion had the ability to provide the service; and
- there would be no economic impact on Blue Bird's operation if a licence was granted.

**The application was approved.**

**Applicant:**

**Trentway-Wagar Inc. ("TWI")  
Peterborough, ON**

**Respondents:**

- |                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| 1. Palwinder Kaur         | <u>File No.: 47061-RE(1)</u> |
| 2. Singh Narinderjit Kaur | <u>File No.: 47055-RE(1)</u> |
| 3. Baljeet Singh          | <u>File No.: 47163-RE(1)</u> |
| 4. Karnail Singh          | <u>File No.: 45853-RE(1)</u> |
| 5. Sarai Satpal           | <u>File No.: 47041-RE(1)</u> |
| 6. Pannu Gurdeep Singh    | <u>File No.: 47034-RE(1)</u> |
| 7. KS Sahdra              | <u>File No.: 47053-RE(1)</u> |
| 8. Serguei Aliamov        | <u>File No.: 46965-RE(1)</u> |
| 9. Stanislav Shtotland    | <u>File No.: 46964-RE(1)</u> |

**Applications:**

These were applications filed by TWI under Section 11 of the *Public Vehicles Act*. TWI alleged that all of the respondents were providing passenger transportation in public vehicles between Toronto and Montreal without the proper operating licence from the Province of Ontario. They were all therefore operating in contravention of the *PVA/MVTA* and the Board should take appropriate action against them.

**Applicant's Case:**

TWI used the services of Trillium Investigations & Consultants Ltd. ("Trillium") to substantiate its allegations. In all instances, investigators with Trillium travelled in the vehicles used by the respondents between Toronto and Montreal. In all instances, a fare was paid to the driver of the vehicle. In addition, conversations were recorded and the vehicle and the drivers were photographed without their knowledge. TWI alleged that there was direct evidence incriminating all of the respondents and that the Board should issue Orders to cease operations and also award its costs incurred both for Trillium investigations and legal expenses.

**Respondents' Cases:**

All of the respondents admitted to operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.

**Decision:**

The Board expressed a serious concern with respect to the unlawful transportation that existed and continues to exist between Toronto and Montreal. It was concerned about the safety of the passengers who

used unlicensed carriers, the quality of the drivers and lack of insurance. The Board was troubled that if there were to be a tragic accident, the consequences for the travelling public could be dire. This was evidenced on Highway 401 in Prescott in 2002 where six passengers lost their lives in a tragic accident whilst travelling in a van operated by an unlicensed carrier. The Board stated there was a regulatory system in place in the Province of Ontario to ensure that vehicles are safe and to thereby ensure the safety of the public. The respondents were operating in contravention of the system.

**In all instances, the Board issued Orders to cease operations and costs were awarded to the Board and TWI.**

**Applicants:**

- |  |                        |
|--|------------------------|
| 1. CT USA Canada Inc.<br>Dorval, QC                | <u>File No.: 47202</u> |
| 2. Autocars De La Rouge Inc.<br>Mont Tremblant, QC | <u>File No.: 47205</u> |
| 3. 4345240 Canada Inc.<br>Chateauguay, QC          | <u>File No.: 47204</u> |

**Respondent:**

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:**

To transport passengers who have originated overseas on chartered trips to or from cities and airports both in Ontario and Quebec.

**Applicants' Case:**

The applicants are all holders of operating licences in Quebec. The applications were made to serve international tourists, i.e. Europe, United States, Japan, South America, etc. The applicants specialize in serving the international tourists which is a large industry. The passengers would either land in Ontario or Quebec and would also depart from either province after having completed their respective tours. The applicants offered complete group packages, i.e. hotel accommodation, guided tours, meals and travel between the two provinces without any complications or difficulties. This would ensure more flexibility in dealing with the demands of their clientele, e.g. travel agencies and the international tourists they represent. The number of international tourists is on the rise and consequently the demand for the unique transportation service had increased. The applicants alleged the opposition to the applications by Greyhound was frivolous, that it did not provide the service demanded and these types of licences have been routinely approved by the Board in the past. As the applications were for chartered services, there would be no economic impact on Greyhound's scheduled services whatsoever.

**Respondent's Case:**

Greyhound alleged that it offers a regularly scheduled service between Ontario and Quebec and the applications, if approved, would directly conflict with its services. Greyhound offers a direct, regular and equivalent service in much superior equipment. Granting of the applications would have a severe impact on its revenues, load factor, profit margins and consequently, its ability to continue to provide a



service to the public.

**Decision:**

The Board decided that:

- based on the public support on file, there was a definite need and convenience in support of the applications. The applicants were offering a similar service within Quebec and they now wanted to offer an inter-provincial service. The clientele preferred the use of a dedicated carrier to ensure a good reliable service in clean vehicles;
- the proposed applications would be economically viable and the applicants were ready, willing and able to provide the service applied for; and
- Greyhound failed to prove that the applications, if granted, would have an economic impact on its operations. It provided no specific details of the alleged economic impact. The chartered trips applied for would have no impact on the ridership of Greyhound's scheduled services as the international tourists do not use this service.

**The applications were granted.**

**Applicant:**

**Delaney Bus Lines Limited ("Delaney")  
Avonmore, ON**

**File No.: 25089-U**

**Respondent:**

**Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**

**Application:**

An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Ottawa and Cornwall in class "D" vehicles.

**Applicant's Case:**

Delaney was founded in 1948. It was planning to use a new 26-passenger mini-coach with washrooms, air-conditioning and reclining seats. The proposed service would commence at 5:45 a.m. in Cornwall, make several stops and finally proceed to Ottawa at 6:00 a.m. each Monday through Friday. Arrival in Ottawa is expected at 7:05 a.m. Monthly passes, including transfer to the Ottawa transit system would be available. The monthly fare would be \$400.00 + GST including the pass for the Ottawa transit system. Daily one-way fares would be \$15.00. The rates would be lower than that charged by Greyhound. The return trip would leave Ottawa at 4:26 p.m. and arrive in Cornwall at 6:02 p.m.

Delaney was trying to serve the need of early commuters which was not currently being served. It had done its market research, i.e. consulted other local bus companies providing commuter runs, done a market survey, advertised in the local newspapers and company web-site. The bus would be used for chartered trips on weekends. Delaney wanted to serve the community in Cornwall. It would, over time, make money. The service would reduce traffic on the highways and be fuel-efficient and environmentally friendly. Delaney would not impact Greyhound's service as its potential customers did not use their service.

Greyhound's response to the application was weak. There was no community outreach and no immediate reduction of fares. It had failed to meet the needs of the public.

Twenty-four witnesses supported the application. They stated that:

- the early service would get them to work on time;
- Greyhound's current service was too late and did not meet their needs;
- car-pools were unreliable and inconvenient as the traffic volumes were increasing and accidents were on the rise;
- the proposed fare was reasonable when compared to Greyhound's rates;
- driving on your own or by car-pool is expensive, i.e. gas, parking, insurance and depreciation and also very stressful;
- they did not currently use Greyhound's service;
- the pick-up and drop-off points were extremely convenient in comparison to Greyhound's service;
- they preferred living in Cornwall because of the inexpensive housing;
- the commuters would convert to Delaney's service for its convenience and the fact that it is safer to travel by bus than by car; and
- the commuters preferred to arrive home early to spend quality time with their families.

#### **Respondent's Case:**

Greyhound stated that:

- passenger counts between Ottawa and Cornwall fluctuated with the busiest times on Mondays and Fridays;
- complaints from passengers for a change in schedule were minimal;
- Greyhound had operated the Cornwall to Ottawa service for 75 years;
- there has been a decline in the passenger count and the service operated at a loss. It was only providing a service to the community;
- if Delaney were to be granted a licence, it would impact Greyhound's service, the driver, the ticket agency and affect other economic areas. Two services could not operate over the same routes and survive;
- Delaney had failed the test of public need and convenience. Greyhound was prepared to meet the public needs by adjusting its fares and scheduled times of departures and arrivals; and
- every passenger lost by Greyhound would impact its existing service which was operating at a loss to start with.

For these reasons, Greyhound asked the Board to deny the application.

---

**Decision:**

The Board decided as follows:

Needs and Convenience of the Public

- the witnesses represented a cross-section of the community;
- they would use the service if the licence was granted;
- they lived in the vicinity of Cornwall and commuted or car-pooled to Ottawa on a daily basis;
- they preferred using the proposed bus service due to costs involved, wear and tear on their cars, more free time and convenient pick-up and drop-off points;
- the monthly pass with connection to the Ottawa transit service was attractive; and
- the Greyhound service was rarely used due to the inconvenient schedule.

In the Board's opinion, the needs of the public in the Cornwall area were not being met by Greyhound.

Adequacy of Existing Service

Greyhound has been running the Cornwall/Ottawa route for 75 years. The passenger count was low and the service was currently running at a loss. There was no attempt by Greyhound to be flexible to serve the public need. The Board concluded that this inflexibility was due to the potential disruption of its operations.

Viability of Proposed Service and Applicant's Ability

The Board was impressed by the methodical approach in which Delaney planned and executed the application. The survey, the advertising in the press and a parked bus resulted in solid support from the public. Delaney demonstrated a good business case; this company was financially viable and in the Board's opinion, it was ready, willing and able to provide the service if a licence was granted.

Economic Impact

Greyhound was operating the route at a loss. However, Greyhound provided no market analysis of the potential impact if the licence was granted. Greyhound failed to react to Delaney's proposed operation. Apart from reducing the rates, there was no evidence that they endeavoured to meet the public's need by changing their service. Greyhound should have ascertained the needs of the community at large and served those needs without jeopardizing its overall operations. The needs of the members of the public that testified were separate and distinct from those who currently use the Greyhound service. In the Board's opinion, the introduction of Delaney will have no impact on Greyhound's operation.

**The application was granted.**

<u>Applicant:</u>	Trentway-Wagar Inc. ("TWI") Peterborough, ON	<u>File No.:</u> 46966-RE(1)
<b>Respondent:</b>	Societe en Commandite de Financement WTH ("Societe")	
<b>Application:</b>	An application under Section 11 of the <i>Public Vehicle Act</i> by TWI, alleging that Societe was operating in contravention of the <i>Motor Vehicle Transport Act</i> .	
	<b>In spite of the hearing notice indicating that the Board would proceed with the hearing should a party not attend Societe chose not to attend the hearing.</b>	
<b>Applicant's Case:</b>	<p>TWI alleged that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Societe leased/rented vehicles to Express Ride Online who then transported passengers between Toronto and Montreal without an operating licence;</li> <li>• the term operator is not specifically defined in the <i>Public Vehicles Act</i>. In the current situation, nobody took responsibility for the illegal operation. Societe was hiding behind the terms of the rental agreement without any regard for the public and they must be held accountable for the illegal operation;</li> <li>• TWI made reference to a decision from the Supreme Court (Rizzo &amp; Rizzo) to justify its case. In that decision, the court stated that the words in an act were to be read in their entire context, i.e. the scheme of the act, the object of the Act, and the intention of Parliament. Every act shall be deemed to be remedial and "receive such fair, large and liberal construction and interpretation as will best insure the attainment of the object of the Act according to its true intent meaning and spirit"; and</li> <li>• Express Ride Online was transporting passengers for compensation without an operating licence, with complete disregard for the legislation and inadequate insurance coverage.</li> </ul>	
<b>Respondents' Case:</b>	No presentation	
<u><b>Decision:</b></u>	<p>The Board agreed that the term "operator" was not defined in either the <i>Public Vehicles Act</i> or the <i>Motor Vehicle Transport Act</i>. However, the Board pointed out that terms operator, operating, operating licence, operations, etc. are featured extensively in both Acts, i.e. vehicle <u>operated</u> on a highway, <u>operating</u> licence, <u>operate</u> a public vehicle, <u>operator</u> of any public vehicle etc. In the Board's opinion, <u>operator</u> in the context of the <i>Public Vehicles Act</i> and <i>Motor Vehicle Transport Act</i> is a person who is in the business of transporting passengers in public vehicles in accordance with the statutes and regulations.</p> <p><b>Based on the above, in the Board's opinion, Societe cannot be defined as an operator as it is not in the business of operating public vehicles. Societe was therefore not operating in</b></p>	



contravention of either the *Public Vehicles Act* or the *Motor Vehicle Transport Act*.

The Board did however express serious concerns that Societe was not aware that their vehicles were being put to illegal use. Societe should not hide behind the terms of a rental agreement without any regard for the public, i.e. no safety checks on its vehicles, the renter's rates are cheap but the public would suffer in a tragedy like that which occurred in 2002 at Prescott. The Board was concerned that insurance companies may not be aware that the vehicles were used for illegal purposes.

Based on the legislation, Societe was found not guilty of operating in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act*. However, as they chose not to attend the hearing the Board felt that they should be held accountable and costs were assessed against them in favour of the Board and the applicant.

**Applicant:** Trentway-Wagar Inc. ("TWI") **File No.:** 46685-RE(2)  
Peterborough, ON

**Respondent:** Farooq Hanjra ("Farooq")

**Application:** TWI alleged that Farooq Hanjra was operating in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act* by transporting passengers in public vehicles without the proper authority from the Board.

**Applicant's Case:** An investigator for TWI testified that:

- he had travelled with other passengers between Toronto and Montreal in a van driven by a person called Farooq;
- he paid the driver \$40.00 cash; and
- the vehicle was registered to Societe en Financement WTH ("Societe"), a car rental company based in Quebec, and was rented to Farooq Hanjra.

TWI alleged that there was a direct link between Farooq and the illegal operations and it was the rental of the vehicle in question. Farooq had appeared before the Board previously and was found to be operating in contravention of the *Public Vehicles Act/Motor Vehicle Transport Act*. He had not paid costs assessed against him and had continued to operate illegally with total disregard for the licensing process.

TWI requested the Board to order that Farooq cease the illegal operation and also award its legal costs.

**Respondent's Case:** Farooq stated that:

- he had no involvement with unlicensed public vehicle operations and connected it to other individuals;



- denied that the telephone numbers used by the investigators were linked to him. He alleged that the numbers belonged to individuals called Ali and Sunny;
- he had stopped all illegal transportation following the Board's Order in May 2006;
- his driver's licence and other identification were stolen in 2007 and someone else rented the vehicle using his name; and
- he had spent a lot of time and money to prepare for the hearing and had travelled from Montreal by bus.

He requested that the Board deny the application and award him costs of \$2,000.00

### Decision:

The Board concluded that:

- A vehicle rented by Farooq Hanjra from Societe was involved in the illegal transportation between Toronto and Montreal.
- Farooq's history with the Board and his disregard for the Board's previous Order affected his credibility. He presented no evidence to support his allegation that his identity was stolen.
- Farooq testified that he had ceased illegal operations in May 2006. However, evidence presented in another matter involving Societe in March 2007 totally refutes Farooq's testimony.

A summary of a report in that matter states:

- five vehicles were leased to Express Ride Online;
- Express Ride Online ran a passenger transportation business via the internet;
- the picture at the top of the pages on the internet always had the photo of Farooq;
- the passenger transportation was between Toronto and Montreal;
- Farooq was the driver of the vehicles;
- passengers stated that they used the service regularly; and
- business cards handed out to passengers showed Farooq as the operator of the vehicle.

Based on the report the Board concluded that:

- Farooq has been and is continuing to operate a sophisticated passenger transportation service between Toronto and Montreal without any authority to do so; and
- Farooq's evidence that he had ceased illegal operations had no credibility as he was still operating the business as vehicles were continued to be leased/rented in his name at his residential address.

Based on the above, the Board concluded that Farooq is continuing to operate in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act*.

The Board ordered that Farooq Hanjra cease the operation immediately. Costs were awarded payable by Farooq to both the Board and the Applicant.

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Trentway-Wagar Inc. ("TWI") Peterborough, ON</b>	<b><u>File No.: 46966-RE(2)</u> <u>File No.: 47030-RE(1)</u></b>
--------------------------	---	--

<b>Respondents:</b>	<b>Societe en Commandite de Financement WTH ("Societe") / Aviscar Inc. ("Aviscar")</b>
---------------------	--

<b>Applications:</b>	An application under Section 11 alleging that Societe en Commandite de Financement WTH and Aviscar Inc. were operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act/Motor Vehicle Transport Act</i> .
----------------------	---

<b>Applicant's Case:</b>	TWI stated that the vehicles are owned by Societe/Aviscar and the companies should be proactive in working to combat unlicensed van operations. TWI alleged that despite the fact that the Board had ruled otherwise, circumstances indicated that illegal operations were continuing.
--------------------------	--

TWI's primary interest was to obtain the names of the operators of the leased vehicles so that appropriate action could be taken against them. However, both Societe and Aviscar were refusing to divulge the information. TWI was therefore seeking an order from the Board to disclose the names of the renters. The Personal Information Protection and Electronic Documents Act, the Ontario Highway Transport Board Act and the Statutory Powers Procedure Act give the Board the authority to issue the order.

<b>Respondents' Case:</b>	Societe and Aviscar alleged that they do not operate public vehicles and the Board had confirmed that fact in a previous decision. The principle of res judicata was therefore applicable, i.e. the issue had been decided previously, it was a final decision, the parties were the same and the application should therefore be dismissed. The renter's agreement specifically excluded the use of vehicles for the for-hire transportation of people and the respondents could not disclose the names of the renters as it contravened the privacy legislation.
---------------------------	--

The respondents alleged that the Board could not issue the Order requested by TWI under the terms of the hearing.

<b><u>Decision:</u></b>	The Board agreed with the respondents that the matter before the Board was exactly the same as the matter heard previously. The Board reiterated that the respondents were not operators of public vehicles and dismissed both matters.
-------------------------	---

However, the Board expressed its disappointment with the respondents for leasing vehicles to entities engaged in illegal operations that were a threat to the public. The Board expressed hope that the respondents would initiate procedures that would eliminate the continuance of this practice. The safety of the public

was of primary concern.

The applications were dismissed and costs were awarded to the respondents.

**Applicant:** Tisdale School Bus Lines Limited File No.: 27972-RE(1)  
("Tisdale")  
Timmins, ON

**Respondent:** Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")

**Application:** An application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicle Act* by Tisdale alleging that Lacroix was operating in contravention of the *Public Vehicles Act* by transporting passengers without the proper authority.

**Applicant's Case:** Tisdale outlined its operations and it always ensured that it operated within the terms of its operating licences. Pursuant to a request from CN Rail (Doug Campbell), Tisdale coaches reported to the CN Rail location in Capreol to pick-up CN employees and transport them to Hornepayne. Upon arrival at Capreol, the CN employees were already boarding a vehicle owned by Lacroix. Lacroix was not authorized to originate trips out of Capreol. Tisdale asserted that it was not the first time such an incident had happened; a similar incident happened last summer. Tisdale emphasized that it was important that carriers operate within the confines of their licences and refrain from undertaking charters that they are legally not authorized to do. It was not fair to the licensed carriers who spend a considerable amount of money to maintain their equipment and then lose business to an unlicensed carrier.

Tisdale requested that the Board issue an Order for Lacroix to cease all illegal operations.

**Respondent's Case:** Lacroix did not deny that it had operated without the proper authority. It was done at a customer's request and the dispatcher was not aware that Lacroix was not authorized to undertake the trip. The customer was insistent in spite of the request having been turned down on two occasions. When questioned by the Board if there were any such illegal charters undertaken, Lacroix stated that in 2002-2003 it had undertaken 27 unauthorized trips.

Lacroix advised the Board that it was their intention to cease the illegal operations immediately. It was the first appearance before the Board in such matters and it would not happen again. It was initiating new procedures to ensure that all staff members are knowledgeable.

**Decision:** The Board stated that transporting passengers without the proper authority was a serious matter. It had several options, i.e. suspend or cancel the licence, impose conditions on the licence or order that the illegal transportation cease immediately. The Board was disappointed that a prominent corporation like CN Rail would use the services of an

---

unlicensed carrier. Lacroix has admitted that it operated in contravention of the *Public Vehicles Act* not only in this instance but on 27 other occasions in 2002-2003. Lacroix appeared to be contrite and assured the Board that it would not happen again.

**The Board ordered that Lacroix cease all illegal transportation immediately.**

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Karon L. Wood o/a "Withano Coaches" ("Withano") Clarksburg, ON</b>	<b><u>File No.: 47159-RE(1)</u></b>
<b>Respondent:</b>	Snow Bound Inc. o/a "Summer Bound"	
<b>Application:</b>	Withano alleged that Summer Bound was transporting passengers without the proper authority.	
<b>Applicant's Case:</b>	Withano alleged that: <ul style="list-style-type: none"><li>• Summer Bound was promoting tours in ten-passenger seating capacity vehicles;</li><li>• it was leasing a large van from a resort;</li><li>• it was also distributing brochures advertising tours in direct competition to Withano; and</li><li>• it was advertising its tours on a website.</li></ul> Withano emphasized that Summer Bound must comply with the laws as Withano does.	
<b>Respondent's Case:</b>	Summer Bound stated that: <ul style="list-style-type: none"><li>• it promotes winter activities in the Collingwood area;</li><li>• in the summer it promotes fishing trips, sunset cruises, dinner cruises, etc.</li><li>• it also offers a 3-hour tour of the Beaver Valley;</li><li>• it denied that it was renting a vehicle from a resort;</li><li>• it did not want to compete with Withano but instead wanted to support it. It had in fact put some passengers on some of Withano's tours but never received a commission from Withano;</li><li>• it used vans for tours of the Beaver Valley and charged individual fares; and</li><li>• now that it was aware of the licensing requirements, it would make an application to the Board for the appropriate licence.</li></ul>	
<b><u>Decision:</u></b>	The Board decided that much of the evidence of Withano was hearsay. However, the president of Summer Bound did admit to the Board investigator that he does transport passengers beyond municipal boundaries for compensation (individual fares) in a public vehicle.	

The Board concluded that Summer Bound did operate in contravention of the *Public Vehicles Act* and ordered that the service stop immediately.

**Applicant:** Vincent Green and Pamela Kelly  
o/a "Grand Limousine"  
Fergus, ON **File No.:** 47201-A

**Respondent:** Red Car Service Inc. ("Red Car")

**Applications:** Intra and extra-provincial chartered trips from Toronto, Hamilton, Peel, York, Waterloo, Halton, Dufferin, Grey and Wellington in Class "D" vehicles.

**Applicant's Case:** The applicant stated that:

- it would offer chartered services for corporate clients to the airports in Toronto, Hamilton, Breslau and London;
- it would offer a lower price than the existing available service;
- its main competitor, Red Car, offers a scheduled service, i.e. picks up passengers en route and requires passengers to leave four hours prior to flight departure to ensure arrival at the airport on time; and
- based on the existing market, Red Car could only accommodate 17% of the market and there was room for its proposed service.

The applications were supported by five organizations. They stated that:

- they required limousines, town cars or executive buses for groups of people for promotional VIP purposes and other business functions and personal use;
- the cost savings for fuel, parking and maintenance were important;
- Grand Limousine has great customer service, is reliable and has clean vehicles; and
- it offers a rare service for a rural community.

In reply to the opposition, Grand Limousine stated:

- it has purchased a new vehicle and it met all safety requirements;
- it has no garage facilities but has made arrangements with a registered mechanic to handle all its maintenance requirements;
- it is aware of the procedures and rules of the Greater Toronto Airport Authority and it has made back-up arrangements with other companies in the event of breakdowns or accidents; and
- in its opinion, it would have no negative impact on Red Car's operations and asked the Board to approve the applications.

**Respondent's Case:** Red Car stated that:



- it has been in business for forty-one (41) years and is currently servicing Guelph, Fergus, Elora, Alma, Belwood and Centre Wellington, the areas included in the applications;
- Grand Limousine has been operating illegally as it is not licensed under the *Public Vehicles Act*;
- the vehicle used by Grand Limousine would not pass an Ontario Ministry of Transportation inspection;
- Red Car operated an airport door-to-door service that was available 24 hours each day, 7 days a week;
- they have staffed check-in facilities at Pearson and Hamilton airports. It offers both shared and private transportation service to the airports and can accommodate any passengers on short notice. It also offers chartered service in vans, sedans and mini-coaches;
- it alleged that should a licence be granted to Grand Limousine, it would economically impact its operations;
- the public support for the applications were their customers and hence it would sustain financial losses;
- as a result of the events of 2001 and SARS, it took them three years to recover a 35% loss in business and to date there has been no growth in business. It may not be able to maintain the current level of service to the rural areas if another operator was licensed; and
- Grand Limousine was not aware of its costs of doing business and that the operation in the long term would not be viable.

Red Car requested that the applications be dismissed.

### **Decision:**

The applications were supported by five parties who had used Grand Limousine previously and want to continue to use them. The Board was aware that many limo/van operators are not aware of provincial licensing and would not hold it against Grand Limousine for having operated without the appropriate licences. The public support was bona fide and deserved merit.

In the Board's opinion, Grand Limousine is a viable operation having been in business for several years.

The events of 2001 and SARS impacted the whole industry and Red Car was not unique in this respect. Red Car failed to provide specific figures as to the negative impact that the granting of the licences would cause their operations. It alleged economic losses but chose not to provide any data to substantiate the allegations.

In the Board's opinion, the granting of the licences would have no economic impact on Red Car's scheduled service whatsoever. Red Car is primarily a scheduled service operator, i.e. multiple pick-ups and drop-offs. Grand Limousine is not.

**The applications were granted.**

<b><u>Applicant:</u></b>	2095484 Ontario Inc. o/a "123 Limo.ca" Ajax, ON	<b><u>File No.:</u></b> 47104-B/C
<b>Respondents:</b>	1. Floyd Sinton Ltd. ("Sinton") 2. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")	
<b>Applications:</b>	Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in northern, eastern, southern and south-western Ontario.	
<b>Applicant's Case:</b>	<p>123 Limo.ca stated that it currently was the holder of operating licences. The applications were to expand the territory in which they operate and to further enable them to meet the needs of their existing clients and potential new business. It provided high-end luxury limousines and motor coaches, primarily to corporate clients. The buses are converted to a luxury limousine configuration and unique customized SUV vehicles.</p> <p>It is not in direct competition with either of the respondents who offer a more conventional service. The demand for their type of specialized service is increasing and they wish to be able to serve this ever-growing corporate sector.</p>	
<b>Respondents' Case:</b>	<p>Sinton stated that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• it has been in business since 1952. It is located in Simcoe County and operates all class of vehicles;</li> <li>• a number of new licences in Simcoe County have had a negative impact on its operations. In 2006 it had fewer trips and lower revenues resulting in the reduction of the size of its fleet of vehicles;</li> <li>• the public evidence in support of the applications lacked public need and convenience and did not meet the statutory test; and</li> <li>• the business plan had very little substance.</li> </ul> <p>Hammond stated that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• it opposed any licence being issued from Simcoe, Haliburton, Muskoka and Parry Sound as it was licensed in these areas and was ready, willing and able to provide the service;</li> <li>• it operated all classes of vehicles; and</li> <li>• as a result of new licences being issued, Hammond has had a substantial drop in revenues. It would further dilute an already weak market and take away work from the employees of licensed carriers.</li> </ul>	
<b><u>Decision:</u></b>	The transportation needs of the public support for the application contained no specifics as to the frequency the service would be required, the attempts to use licensed carriers, etc. The Board concluded that the public support failed to meet the statutory test of public need and convenience for service from Haldimand, Haliburton,	

---

Simcoe, Parry Sound and Muskoka.

The business plan of 123 Limo.ca was sketchy and the Board could not conclude as to whether the proposed operation would be viable.

The respondents presented strong arguments that the introduction of an additional licence in their territory would be detrimental to their operations, i.e. statistical evidence of the decrease in revenue, profitability, etc.

In the Board's opinion, granting licences that would include the respondents' geographical areas would have a negative impact on their operations.

**The licences were granted, excluding Haldimand, Haliburton and Simcoe Counties and the District of Parry Sound and Muskoka.**

demandé, si les témoins ont tenté de contacter des transporteurs existants etc. La Commission a conclu que le support du public ne rencontre pas le test statuaire de nécessité et commodité du public pour les secteurs de Haldimand, Haliburton, Simcoe, Parry Sound et Muskoka.

Le plan d'affaire de 123 Limo.ca est imprécis et la Commission ne peut décider si le service proposée est viable.

Les opposantes présentent des arguments solides supportant que l'introduction d'un permis additionnel sur leur territoire aura un effet adverse sur leurs opérations i.e. une preuve statistique de la diminution des revenus, profitabilité etc.

La Commission est d'opinion que d'accorder les demandes incluant le secteur géographique des opposantes aura un impact négatif sur leurs opérations.

Les demandes sont accordées, excluant les comtés de Haldimand, Haliburton et Simcoe et le District de Parry Sound et Muskoka.

**Opposantes:**

1. Floyd Sinton Ltd. (« Sinton »)
2. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)

**Demandes:**

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir de points situés dans le nord, le sud, l'est et le sud-ouest de l'Ontario.

**Preuve de la**

**demanderesse:**

123 Limo.ca indique que la compagnie est présentement le détenteur de permis de transport. Les demandes visent à étendre son territoire d'exploitation et de lui permettre de rencontrer les besoins de ses clients existants et de ses clients potentiels. La compagnie fournit des limousines et autobus luxueux de haut de gamme, principalement à des clients corporatifs. Les autobus ont été convertis et ont maintenant une configuration de limousines luxueuses ou de VLS modifiées.

Ce service n'est pas en compétition directe avec le service fourni par les opposantes qui offrent un service plus conventionnel. La demande pour ce type de service augmente et la compagnie veut se positionner pour desservir ce secteur d'activité qui augmente sans cesse.

**Preuve des opposantes:**

Sinton déclare que :

- la compagnie opère depuis 1952 et est basée dans le comté de Simcoe. Elle exploite toutes les catégories de véhicules;
- des nouveaux permis ont été émis pour le comté de Simcoe et cela a eu un impact négatif sur ses opérations. En 2006, la compagnie a eu une diminution du nombre de voyages and de ses revenus résultant en une réduction de la grosseur de sa flotte de véhicules;
- la preuve du public au support des demandes ne démontrent pas les besoins and la commodité du public et ne rencontrent pas le test statutaire; et
- le plan d'affaire n'a pas de substance.

Hammond a déclaré que :

- la compagnie oppose toute demande de permis pour les secteurs de Simcoe, Haliburton, Muskoka et Parry Sound parce qu'elle détient des permis pour ces secteurs et qu'elle est prête et capable d'offrir le service;
- la compagnie exploite toutes les catégories de véhicules; et
- à cause du nombre de nouveaux permis émis, Hammond a subi une baisse importante de ses revenus. L'ajout d'un nouveau détenteur de permis va diluer un marché qui est déjà faible et enlèvera du travail aux employés des transporteurs existants.

**Décision:**

Les besoins en transport de la part du public supportant les demandes ne contiennent pas de détails concernant la fréquence du service



- le véhicule utilisé par Grand Limousine ne passerait pas une inspection du Ministère des transports;

- Red Car opère un service porte-à-porte qui est disponible 24 heures par jour et 7 jours par semaine;
- la compagnie a des aménagements pour l'enregistrement aux aéroports de Toronto et de Hamilton. La compagnie offre à la fois un service de transport partagé ou individuel en direction des aéroports et peut accommoder des passagers à la dernière minute. La compagnie offre aussi des services notifiés en fourgonnettes, automobiles et petits autobus;
- l'émission d'un permis à Grand Limousine aura un impact économique sur ses opérations;
- les organisations supportant la demande de Grand Limousine sont les clientes de Red Car et de ce fait la compagnie souffrira des pertes financières;
- la compagnie a pris trois ans pour récupérer du déclin de 35% de clientèle suite aux événements de 2001 et de SARS et il n'y a pas de croissance de clientèle. La compagnie ne sera peut-être pas capable de maintenir le niveau de service actuel dans les secteurs ruraux si un exploitant supplémentaire obtient un permis;
- Grand Limousine ne réalise pas les coûts reliés à l'entreprise et l'opération n'est pas viable à long terme.

Red Car demande que les demandes soient rejetées.

## Décision:

Les demandes ont été supportées par cinq organisations qui ont utilisé les services de Grand Limousine auparavant et veulent continuer à le faire. La Commission est consciente que plusieurs exploitants de limousines ne savent pas qu'ils doivent détenir un permis de la Commission pour donner leurs services et en tiendra compte. Le support du public est de bonne foi et a du mérite.

La Commission est d'opinion que Grand Limousine est une opération viable étant en opération depuis plusieurs années.

Les événements de 2001 et du SARS ont eu un impact sur toute l'industrie et la situation de Red Car n'est pas unique. Red Car n'a pas fourni de données spécifiques démontrant un impact négatif sur ses opérations si le permis est accordé. Red Car allègue avoir subi des pertes économiques mais a choisi de ne pas fournir des données pour établir le bien-fondé de ses allégations.

La Commission est d'opinion que l'émission des permis n'aura aucun impact économique sur le service sur horaire donné par Red Car. Red Car est avant tout un exploitant de service sur horaire i.e. embarquements et débarquements multiples. Grand Limousine n'en est pas un.

## Les demandes ont été accordées.

partir de Toronto, Hamilton, Peel, York, Waterloo, Dufferin, Grey et Wellington utilisant des véhicules de catégorie « D ».

#### Preuve des demandeurs :

- Les demandeurs déclarent que :
- ils vont offrir des services notifiés à des clients corporatifs aux aéroports de Toronto, Hamilton, Beslau et London;
  - les taux seront plus bas que ceux présentement offerts;
  - le principal compétiteur, Red Car, offre un service sur horaire i.e. prend des passagers en route et demande aux passagers de partir quatre heures avant l'heure du vol de façon à s'assurer d'arriver en temps à l'aéroport; et
  - en se basant sur le marché actuel, Red Car peut seulement servir 17% du marché et il y a de la place pour le service proposé.

Les demandes ont reçu le support de cinq organisations. Les personnes qui ont témoigné déclarent que :

- elles ont besoin de limousines, voitures luxueuses ou d'autobus spéciaux pour des groupes de personnes pour des voyages promotionnels VIP et autres rassemblements d'affaires et à des fins personnelles;
- les économies d'essence, de stationnement et d'entretien sont importantes;
- Grand Limousine offre un excellent service aux clients, est fiable et ses véhicules sont propres; et
- Grand Limousine offre un service rare pour une communauté rurale.

En réponse à l'opposante, Grand Limousine indique que la compagnie :

- a acheté un véhicule neuf et qu'il rencontre toutes les exigences de sécurité;
- n'a pas de garage mais que la compagnie a pris les arrangements nécessaires avec un mécanicien qualifié qui s'occupe des exigences d'entretien;
- est au courant des procédures et des règles à l'aéroport de Toronto et que la compagnie a pris les arrangements nécessaires en cas de panne ou d'accident; et
- la compagnie est d'opinion que son service n'aura aucun impact sur les opérations de Red Car et demande à la Commission d'accorder les demandes.

#### Preuve de l'opposante :

Red Car déclare que :

- la compagnie est en affaire depuis 41 ans et présentement offre le service couvrant les secteurs de Guelph, Fergus, Elora, Alma, Belwood et Centre Wellington, des secteurs couverts par les présentes demandes;
- Grand Limousine opère illégalement du fait que la compagnie ne détient pas de permis;

Requête: Withano allègue que Summer Bound a transporté des passagers sans détenir le permis requis.

Preuve de la requérante: Withano allègue que Summer Bound :

- fait la promotion de voyages nolisés dans des véhicules ayant une capacité de 10 passagers;
- loue un gros véhicule d'un centre de villégiature;
- distribue des brochures faisant la promotion de voyages en compétition directe avec Withano;
- fait la publicité des voyages sur son site web.

Withano soutient que Summer Bound est soumis aux mêmes lois que Withano.

Preuve de la défenderesse:

Summer Bound déclare que la compagnie:

- fait la promotion des activités d'hiver sur son site web;
- en été fait la promotion de voyages de pêche, de croisières au coucher du soleil, de croisières etc.
- offre un voyage de 3 heures dans la Beaver Valley;
- nie qu'il loue un véhicule d'un centre de villégiature;
- ne veut pas compétitionner avec Withano mais veut le supporter.
- En fait la compagnie envoie même des passagers à Withano et ne reçoit pas de commissions.
- utilise des fourgonnettes pour les voyages dans la Beaver Valley et charge des taux individuels; et
- maintenant que la compagnie sait qu'un permis est nécessaire elle va déposer la demande nécessaire auprès de la Commission.

Décision:

La Commission déclare que la plus grande partie de la preuve présentée par Withano est du oui-dire. Cependant, le président de Summer Bound a admis à l'enquêteur de la Commission que la compagnie a fait du transport rémunéré de passagers au-delà des limites municipales (taux individuels) dans un véhicule de transport en commun.

La Commission conclut que Summer Bound a contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport en commun et ordonne la cessation immédiate du service.

Demandeurs:

Vincent Green et Pamela Kelly  
o/a « Grand Limousine »  
Fergus, ON

Opposante:

Red Car Service Inc. (« Red Car »)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à

demande de CN Rail (Doug Campbell), les autobus de Tisdale se rendent à l'établissement de CN à Capreol afin de prendre ses employés et de les amener à Hornepayne. Lorsque l'autobus arrive à Capreol, les employés ont déjà commencé à embarquer dans un autobus de Lacroix. Lacroix n'est pas autorisé à prendre des voyageurs à Capreol. Tisdale déclare que ce n'est pas la première fois qu'un tel incident arrive; un incident similaire s'est produit l'été passé. Tisdale souligne qu'il est important que les transporteurs se confinent aux limites de leurs permis et évitent de prendre des voyageurs nolisés qui ne sont pas autorisés par leurs permis. Il n'est pas juste que des transporteurs opérant légalement et dépendant des sommes considérables pour maintenir leur équipement perdent des voyages aux mains d'un transporteur illégal.

Tisdale a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant Lacroix de cesser ses opérations illégales.

Lacroix ne nie qu'il a opéré sans le permis requis. Cela s'est produit à la demande d'un client et le réparateur ne savait pas que Lacroix n'est pas autorisé à faire le voyage. Lorsqu'interrogé par la Commission au sujet des voyages illégaux, Lacroix a déclaré qu'en 2002-2003 la compagnie a fait 27 voyages non autorisés.

Lacroix avise la Commission de son intention de cesser les voyages illégaux immédiatement. Il s'agit d'une première comparution devant la Commission pour ce genre d'affaire et cela ne se reproduira pas. Lacroix avise que de nouvelles procédures ont été mises en place de façon à s'assurer que tout le personnel connaît les règles.

#### Décision:

La Commission indique que le transport de passagers sans détenir le permis requis est sérieux. La Commission a plusieurs sanctions à sa disposition i.e. suspendre ou annuler le permis, imposer des conditions au permis ou ordonner la cessation immédiate du transport illégal. La Commission est déçue qu'une société majeure comme CN Rail utilise les services d'un transporteur ne détenant pas les permis requis. Lacroix admet avoir contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport *en commun* non seulement dans le présent dossier mais aussi en 2002-2003 à 27 occasions. Lacroix semble avoir des remords et assure la Commission que cela ne se répètera plus.

La Commission ordonne la cessation immédiate du transport illégal.

#### Requérante:

Karon L. Wood  
o/a « Withano Coaches » (« Withano »)  
Clarksburg, ON

#### Défenderesse:

Snow Bound Inc.  
o/a « Summer Bound »



prises contre eux. Cependant, Société et Aviscar ont refusé de divulguer cette information. TWI a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance afin de les enjoindre à divulguer les noms des locataires. La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario et la Loi sur l'exercice des compétences légales donnent à la Commission le pouvoir d'émettre une telle ordonnance.

Preuve des  
défenderesses:

Société et Aviscar allègue qu'ils n'exploitent pas de véhicules de transport en commun et que la Commission a confirmé ce fait dans une décision précédente. Le principe de la chose jugée s'applique i.e. que la question a été jugée précédemment, qu'il s'agit d'une décision finale, que les parties sont les mêmes et conséquemment la requête doit être rejetée. Le contrat de location exclut spécifiquement le transport rémunéré de passagers et les défenderesses ne peuvent divulguer les noms des locataires à cause de la législation sur la protection de la vie privée.

Les défenderesses allègue que la Commission ne peut émettre l'ordonnance demandée par TWI en vertu des termes de l'audience.

Décision:

La Commission est d'accord avec les défenderesses que le présent dossier est le même que celui entendu par la Commission précédemment. La Commission a réitéré que les défenderesses ne sont pas des exploitants de véhicules de transport en commun et a rejeté les deux requêtes.

Cependant, la Commission a exprimé sa déception vis-à-vis les défenderesses du fait qu'elles louent des véhicules à des entités impliquées dans des opérations illégales constituant une menace pour le public. La Commission espère que les défenderesses mettront en place des procédures afin d'éliminer cette pratique dans le futur. La sécurité du public est la priorité numéro un.

Les requêtes ont été rejetées et des frais imposés à la requérante.

Requérante:

Tisdale School Bus Lines Limited

Dossier: 27972-RE(1)

(« Tisdale »)  
Timmins, ON

Défenderesse:

Lacroix Bus Services Inc. (« Lacroix »)

Requête:

Requête de Tisdale en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun alléguant que Lacroix a contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport en commun parce que Lacroix a transporté des passagers sans détenir le permis requis.

Preuve de la requérante:

Tisdale a fait état de ses opérations et du fait que la compagnie s'assure toujours que la compagnie opère conformément à ses permis. L'incident en question se passe comme suit : suite à la



Un résumé du rapport dans ce dossier indique que :

- Cinq véhicules ont été loués par Express Ride Online;
- Express Ride Online opère un service de transport de passagers via l'internet;
- La photo de Farooq a toujours apparue sur les pages internet;
- Les passagers sont transportés entre Montréal et Toronto;
- Le conducteur du véhicule était Farooq;
- Les passagers ont indiqué qu'ils utilisent le service régulièrement; et
- La photo de Farooq apparaît sur les cartes d'affaires données aux passagers.

En se basant sur le rapport la Commission conclut que :

- Farooq a opéré et opère toujours un service de transport sophistiqué de passagers entre Montréal et Toronto et cela sans détenir le permis requis; et
- La preuve de Farooq disant qu'il a cessé ses opérations illégales n'est pas crédible du fait qu'il opère toujours des véhicules loués à son nom et à son adresse.

En se basant sur ce qui dit ci-dessus, la Commission conclut que Farooq continue de contrevenir à la Loi sur les transports routiers.

**La Commission ordonne la cessation immédiate des opérations de Farooq. Des frais ont été imposés par la Commission à être payés à la requérante et à la Commission par Farooq**

**Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)**  
**Dossier: 46966-RE(2)**  
**Dossier: 47030-RE(1)**

**Requérante:**

**Défenderesses:**

Société en commandite de financement WTH (« Société ») /Aviscar Inc. (« Aviscar »)

**Requêtes:**

Requête en vertu de l'article 11 alléguant que Société en Commandite de financement WTH et Aviscar Inc. ont contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport en commun et à la Loi sur les transports routiers.

**Preuve de la requérante:**

TWI déclare que Société/Aviscar sont propriétaires des véhicules utilisés et doivent être proactifs et travailler de façon à combattre l'exploitation illégale de leurs véhicules. TWI allègue qu'en dépit du fait que la Commission a décidé de façon différente précédemment les circonstances indiquent que les opérations illégales continuent.

L'intérêt premier de TWI est d'obtenir les noms des exploitants des véhicules loués de façon à ce que des actions appropriées soient

Preuve de la requérante : Un enquêteur engagé par TWI témoigne que :

- Il a voyagé avec d'autres passagers entre Toronto et Montréal dans une fourgonnette conduite par une personne s'appelant Farooq;
- Il a payé comptant au conducteur un montant de 40\$; et
- Le véhicule est immatriculé au nom de Société de Financement WTH (« Société »), une compagnie de location d'automobiles située au Québec, et a été loué à Farooq Hanja.

TWI allègue qu'il y a lien direct entre Farooq et les opérations illégales et ce lien est la location du véhicule en question. Farooq s'est retrouvé devant la Commission avant et il a été trouvé coupable de contrevenir à la Loi sur les véhicules de transport en commun/la Loi sur les transports routiers. Il n'a pas payé les frais qui lui ont été imposés et a continué d'opérer illégalement sans égard au processus d'émission des permis.

TWI a demandé que la Commission ordonne à Farooq de cesser ses opérations illégales et que la Commission impose à Farooq des frais représentant les frais légaux de la requérante.

**Preuve du défendeur :**

Farooq déclare que :

- Il n'est pas impliqué dans des opérations illégales et connecte ces opérations illégales à d'autres individus;
- Il nie que les numéros de téléphone contactés par les enquêteurs lui sont liés. Il allègue que ces numéros appartiennent à deux individus ayant pour nom Ali et Sunny;
- Il a arrêté toute opération illégale suite à la décision de la Commission en mai 2006;
- Son permis de conduire et ses pièces d'identité ont été volés en 2007 et quelqu'un d'autre a loué le véhicule;
- Il a dépensé temps et argent pour se préparer à l'audience et est venu de Montréal en autobus.

Il a demandé à la Commission de rejeter la requête et de lui accorder des frais de 2,000\$

**Décision :**

La Commission conclut que :

- Le véhicule loué par Farooq de Société est impliqué dans le transport illégal entre Toronto et Montréal.
- Le passé de Farooq auprès de la Commission et son refus d'obtempérer à l'ordonnance de la Commission ont affecté sa crédibilité. Il n'a présenté aucune preuve que ses pièces d'identité ont été volées.
- Farooq a témoigné qu'il a cessé les opérations illégales en mai 2006. Cependant, dans un dossier qui a impliqué Société en mai

La Commission s'accorde pour dire que le terme « exploitant » n'est pas défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers*. Cependant, la Commission a fait remarquer que les termes exploitant, qui exploite, permis d'exploitation, opérations ont une place importante dans les deux lois, i.e. un véhicule exploité sur la route, permis d'exploitation, exploite un véhicule de transport en commun, exploitant d'un véhicule de transport en commun. La Commission est d'avis que le terme exploitant dans le contexte de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* est une personne dont le commerce est de transporter des passagers dans des véhicules de transport en commun conformément à la loi et aux règlements.

En se basant sur ce qui précède la Commission est d'opinion que le terme exploitant ne peut s'appliquer à Société parce que son commerce n'est pas le transport de passagers dans des véhicules de transport en commun. Conséquemment, Société n'a pas contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ou la *Loi sur les transports routiers*.

La Commission s'est dite préoccupée par le fait que Société ne sait pas que ses véhicules sont utilisés de manière illégale. Société ne doit pas se cacher derrière les termes du contrat de location sans regard pour le public i.e. pas de vérifications mécaniques de ses véhicules, les taux de location sont peu chers mais le public va souffrir si une tragédie comme celle qui s'est produite à Prescott en 2002 arrive. La Commission s'est aussi dite préoccupée que les compagnies d'assurance ne sont peut-être au courant que les véhicules sont utilisés à des fins illégales.

En se basant sur la législation, Société n'a pas contrevenu à la *Loi sur les transports routiers*. Cependant vu qu'elle ne s'est pas présentée à l'audience la Commission a décidé qu'elle devrait quand même être responsable des coûts encourus par la Commission et la requérante. Des frais ont été imposés à être payés à la Commission et à la requérante.

Requérante:

Trentway-Wagar Inc. («TWI»)  
Peterborough, ON

Défendeur:

Farooq Hanjra («Farooq»)

Requête:

TWI allègue que Farooq Hanjra contrevient à la *Loi sur les transports routiers* en transportant des passagers en utilisant des véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis émis par la Commission.

Greyhound exploite cette route à perte. Cependant, Greyhound n'a pas fourni d'analyse de marché relativement à l'impact potentiel sur ses opérations si le permis est accordé. Greyhound n'a pas réagi devant le service proposé par Delaney. À l'exception de réduire ses taux, il n'y a aucune indication que Greyhound a tenté de répondre aux besoins du public en changeant son service. Greyhound aurait dû identifier et desservir les besoins du public sans compromettre ses opérations. Les besoins des membres du public qui ont témoigné sont différents et distincts de ceux qui utilisent présentement le service de Greyhound. La Commission est d'opinion que l'introduction du service de Delaney n'aura aucun impact sur les opérations de Greyhound.

La demande a été accordée.

Dossier: 46966-RE(1)

Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)

Peterborough, ON

Défenderesse:

Société en Commandite de Financement WTH (« Société »)

Requête:

Requête en vertu de l'article 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun présentée par TWI alléguant que Société a contrevenu à la Loi sur les transports routiers.

Même si l'avis d'audience a indiqué que la Commission procéderait en l'absence d'une partie Société a choisi de ne pas se présenter.

À l'audience TWI allègue que :

- Société loue des véhicules à Express Ride Online qui utilisent ces véhicules pour transporter des passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis requis;
- Le terme exploitant n'est pas défini dans la Loi sur les véhicules de transport en commun. Dans le cas présent, personne n'assume la responsabilité du service illégal. Société se cache derrière le contrat de location sans égard au public et elle doit être tenue responsable du service illégal;
- TWI a fait référence à une décision de la Cour Suprême (Rizzo & Rizzo) supportant sa cause. Dans cette décision, la Cour a indiqué que les mots dans une loi doivent être lus dans leur contexte i.e. son schéma, son objet et l'intention du Parlement. La loi est curative et il doit y être donné une construction et une interprétation juste, large et libérale de façon à s'assurer que l'objet de la loi est atteint conformément à son intention, sa signification et son esprit; et
- Express Ride Online a transporté des passagers contre rémunération sans permis, sans se soucier de la loi et sans couverture d'assurance adéquate.



La Commission a été impressionnée par l'approche méthodique de la demanderesse dans la présentation et la planification de sa demande. L'étude de marché, la publicité dans les journaux et le positionnement d'un autobus a eu pour résultat d'apporter un support important de la part du public. Delaney a présenté un solide plan d'affaires; la compagnie est viable financièrement et la Commission est d'avis que la compagnie est prête et capable de donner le service si le permis est accordé.

#### La viabilité du service proposé et l'aptitude de la demanderesse

Greyhound opère la route Cornwall – Ottawa depuis 75 ans. Le nombre de passagers est bas et présentement le service n'est pas rentable. Greyhound ne s'est pas montré flexible afin de rencontrer les besoins du public. La Commission a conclu que cette inflexibilité est due aux changements potentiels de ses opérations.

#### La suffisance du service existant

La Commission est d'opinion que Greyhound ne rencontre pas les besoins du public de Cornwall.

- Les témoins représentent un échantillonnage de la communauté; ils vont utiliser le service si le permis est accordé;
- Ils vivent dans la région de Cornwall et voyagent seuls ou en covoiturage à Ottawa tous les jours;
- Ils préfèrent utiliser le service proposé à cause de son coût, de l'usure de leurs véhicules, du temps libre supplémentaire et les lieux d'embarquement et de débarquement commodes;
- La passe mensuelle incluant la correspondance avec le transport en commun d'Ottawa est très attirant; et
- Ils n'utilisent le service de Greyhound que très rarement à cause de l'horaire peu commode.

#### Les besoins et la commodité du public

La Commission statue de la manière suivante :

#### Décision :

- Pour ces raisons, Greyhound demande à la Commission de rejeter la demande.
- Si Delaney obtient le permis, cela aura un impact sur le service de Greyhound, le conducteur, l'agence qui vend des billets et affectera d'autres secteurs économiques. Deux services opérant sur la même route ne peuvent survivre;
  - Delaney ne rencontre pas le test de besoin et de commodité du public. Greyhound est prêt à rencontrer les besoins du public en ajustant ses taux et son horaire d'arrivées et de départs; et
  - Chaque passager perdu par Greyhound a un impact sur le service existant qui n'est pas rentable.



En offrant ce service Delaney essaie de desservir les besoins des navetteurs partant très tôt. Ces besoins ne sont pas présentement desservis. Delaney a fait une étude du marché i.e. a consulté d'autres compagnies d'autobus locales donnant un service s'adressant aux navetteurs, fait une étude de marché, a fait de la publicité dans les journaux locaux et sur son site web. L'autobus sera utilisé les fins de semaine pour faire des voyages noisises. Le but de Delaney est de servir la communauté. Après un certain temps, le service sera rentable. Le service réduira le trafic sur les routes, aura un bon rendement énergétique et écologique. Le service offert by Delaney n'aura aucun impact sur le service donné par Greyhound du fait que les clients potentiels n'utilisent pas son service.

La réponse de Greyhound a été faible. Il n'y a pas eu de contact avec la population et il n'y pas eu de réduction des taux. Greyhound n'a pas rencontré les besoins du public.

Vingt-quatre témoins sont venus témoigner au support de la demande. Ils déclarent ce qui suit :

- Le service matinal les amène au bureau à temps;
- Le service de Greyhound est trop tardif et ne rencontre pas leurs besoins;
- Le covoiturage n'est pas fiable et est inconmode pendant que le volume du trafic et des accidents augmentent;
- Les tarifs proposés sont raisonnables comparés à ceux de Greyhound;
- Conduire son propre véhicule ou utiliser le covoiturage est dispendieux tenant compte de l'essence, du stationnement, des assurances et de la perte de valeur du véhicule. De plus, ce peut être stressant;
- Ils n'utilisent pas le service offert par Greyhound;
- Les lieux d'embarquement et de débarquement sont commodes comparés à ceux de Greyhound;
- Ils préfèrent demeurer à Cornwall à cause du coût d'hébergement moins élevé;
- Les navetteurs utiliseront le service de Delaney parce c'est plus commode et plus sécuritaire de voyager en autobus qu'en automobile; et
- Les navetteurs préfèrent arriver à la maison tôt pour pouvoir passer plus de temps avec leurs familles.

## Preuve de l'opposante:

Greyhound déclare que :

- Le nombre de passagers entre Cornwall et Ottawa fluctue. Les jours les plus achalandés sont les lundis et les vendredis;
- Les plaintes des passagers réclamant un changement d'horaire sont peu nombreuses;
- Greyhound opère le service Cornwall – Ottawa depuis 75 ans;
- Le nombre de passagers est en déclin et le service n'est pas rentable. En conservant le service Greyhound ne veut que rendre service à la communauté;

permis permettent d'offrir des services notifiés et le service offert n'aura aucun impact sur le service sur horaire de Greyhound.

**Preuve de l'opposante:**

Greyhound allègue qu'elle offre un service sur horaire régulier entre l'Ontario et le Québec que les demandes si elles sont accordées vont entrer directement en conflit avec son service. Greyhound offre un service direct, régulier et équivalent utilisant de l'équipement supérieur. L'attribution du permis aura un impact sévère sur ses revenus, son coefficient d'occupation, ses marges de profit et conséquemment sur sa capacité de continuer à fournir le service au public.

**Décision:**

La Commission décide que :

- En se basant sur le support du public au dossier, le besoin et la commodité publics ont été démontrés. Les demanderesse offrent déjà un service similaire à l'intérieur du Québec et elles veulent l'offrir entre les autres provinces. La clientèle préfère utiliser un transporteur exclusif afin de garantir un service fiable et de bonne qualité dans des véhicules propres;
- Le service faisant l'objet des demandes sera économiquement viable et les demanderesse sont prêtes et capables d'offrir le service; et
- Greyhound n'a pas démontré que les demandes, si elles sont accordées, auront un impact économique sur ses opérations et n'a fourni aucun détail sur l'impact économique possible sur ses opérations. Les voyages notifiés qui seront fournis vertu des permis n'auront aucun impact sur le nombre de passagers des services de Greyhound du fait que les touristes internationaux n'utilisent pas ce type de service.

### Les demandes ont été accordées.

**Demanderesse:**

**Delaney Bus Lines Ltd. (« Delaney »)**  
**Avonmore, ON**

**Dossier: 25089-U**

**Opposante:**

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

**Demande:**

Demande de transport intra-provincial sur horaire entre Ottawa et Cornwall utilisant des véhicules de catégorie « D »

**Preuve de la demanderesse:**

Delaney a été fondé en 1948. Delaney a l'intention d'utiliser un autobus de 26 places avec toilettes, air climatisé et sièges inclinables. Le service proposé partira de Cornwall à 5:45 le matin, fera plusieurs arrêts en route et finalement poursuivra vers Ottawa à 6 heures du lundi au vendredi. L'arrivée à Ottawa est prévue pour 7:05 A.M. Des passes mensuelles, incluant le transfert au transport en commun d'Ottawa, seront disponibles. Le prix mensuel sera de 400\$ plus la TPS incluant le transfert au transport en commun d'Ottawa. Le prix du billet aller seulement sera de 15\$. Les taux sont inférieurs à ceux que charge Greyhound. Le voyage de retour partira d'Ottawa à 16:26 et arrivera à Cornwall 18:02.

Preuve des défendeurs: Tous les défendeurs ont admis qu'ils ont opéré en contravention de

*Loi sur les véhicules de transport en commun.*

Décision:

La Commission s'est dite préoccupée par le transport illégal qui existe et continue d'exister entre Toronto et Montréal. La Commission est préoccupée de la sécurité des passagers qui utilisent les services de transporteurs qui ne détiennent pas de permis, de la qualité des conducteurs et le manque de couverture d'assurance. La Commission a été perturbée par le fait que s'il y a un accident tragique les conséquences pour le public voyageur seront désastreuses. Nous n'avons qu'à nous rappeler de l'accident survenu en 2002 sur l'autoroute 401 dans la région de Prescott lorsque six personnes ont perdu la vie lors de cet accident alors qu'ils voyageaient dans un véhicule d'un transporteur ne détenant pas de permis. La Commission a déclaré que l'Ontario a un cadre de réglementation afin d'assurer la sécurité des véhicules ainsi que la sécurité du public. Les défendeurs ont opéré en contravention du cadre de réglementation.

Dans tous les cas, la Commission émet des ordonnances de cesser les opérations et impose des frais qui doivent être payés à la Commission et à TWI.

Demanderes:

1. CT USA Canada Inc. Dossier: 47202
2. Autocars De La Rouge Inc. Dossier: 47205
3. 4345240 Canada Inc. Dossier: 47204

Châteauguay, QC

Opposante:

Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Demande:

Transport nolisé de passagers en provenance d'outre mer à partir de villes et d'aéroports en Ontario et au Québec

Preuve des

demanderes:

Les demanderes sont toutes detentrices de permis de transport émis par le Québec. Les demandes ont été déposées pour desservir les touristes internationaux en provenance de l'Europe, des États-Unis, du Japon, de l'Amérique du sud etc. Les demanderes se spécialisent dans le tourisme international qui constitue un marché important. Les passagers arrivent et repartent soit de l'Ontario, soit du Québec dépendant du forfait de voyage qu'ils ont choisi. Les demanderes offrent des forfaits complets sans ennui, i.e. incluant l'hôtel, les tours guidés, les repas et les moyens de transport entre les deux provinces. Les nouveaux permis vont leur donner plus de flexibilité pour rencontrer les besoins de leur clientèle i.e. les agences de voyage et les touristes internationaux qu'elles représentent. Le nombre de touristes internationaux augmente et conséquemment la demande pour ce type de service grandit aussi. Les demanderes indiquent que l'opposition de Greyhound est triviale du fait que Greyhound n'offre pas ce type de service et ces types de demandes ont été par le passé accordés sans problème par la Commission. Les

importante suite au vide créé par les compagnies qui ont cessé leurs activités après la perte des contrats des commissions scolaires. Blue Bird n'apporte pas de statistiques supportant une perte possible de revenus si le permis est accordé. Les témoins ont témoigné qu'ils n'ont pas utilisé Blue Bird et que conséquemment il n'y aura aucun impact économique si le permis est accordé. La Commission note que d'autres transporteurs du secteur faisant l'objet de la demande ont choisi de ne pas opposer la demande parce que l'attribution du permis n'aura aucun impact économique sur leurs opérations.

La Commission conclut que :

- Il y a un besoin du public pour le service;
- Filion est capable d'offrir le service; et
- Il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations de Blue Bird

La demande est accordée.

**Requérante:**

Trentway-Wagar Inc. « TWI »  
Peterborough, ON

**Défendeurs:**

1. Palwinder Kaur
  2. Singh Narindrajit Kaur
  3. Baljeet Singh
  4. Kamail Singh
  5. Sarai Satpal
  6. Pannu Gurdeep Singh
  7. KS Sahdra
  8. Serguei Alliamov
  9. Stanislav Shtotland
- Dossier: 47061-RE(1)  
Dossier: 47055-RE(1)  
Dossier: 47163-RE(1)  
Dossier: 45853-RE(1)  
Dossier: 47041-RE(1)  
Dossier: 47034-RE(1)  
Dossier: 47053-RE(1)  
Dossier: 46965-RE(1)  
Dossier: 46964-RE(1)

**Requêtes:**

Les requêtes ont été déposées par TWI en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. TWI allègue que les défendeurs ont donné un service de transport de passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis émis par la province de l'Ontario. Conséquemment ils ont contrevenu à la LVTCLTR et la Commission doit imposer les sanctions nécessaires.

**Preuve de la requérante:**

TWI a utilisé les services de Trillium Investigations & Consultants Ltd. (« Trillium ») pour établir le bien-fondé de ses allégations. Dans tous les cas, les enquêteurs de Trillium ont voyagé sur les véhicules des défendeurs entre Montréal et Toronto. Dans tous les cas, un tarif de passagers a été payé au conducteur. De plus, des conversations ont été enregistrées et le véhicule ainsi que les conducteurs ont été photographiés à leur insu. TWI allègue qu'il y a preuve directe incriminant les défendeurs et que la Commission doit émettre des ordonnances ordonnant la cessation des opérations et d'imposer des frais aux défendeurs à être payés à la requérante couvrant les frais de l'enquête de Trillium et les frais légaux.



font en voitures personnelles et un autobus serait pratique, moins coûteux et développerait aussi l'esprit d'équipe; et

- Un organisme social qui planifie deux événements par année désir avoir le choix d'un transporteur supplémentaire afin d'obtenir le meilleur prix. Présentement les voyages se font en voitures personnelles mais l'autobus serait plus amusant.

Filion a commencé ses opérations en 1972 et est bien connu localement. En 2005, Filion a perdu le contrat avec la Commission scolaire séparée suite à un processus d'appel d'offres controversé. Cela a eu pour résultat que plusieurs compagnies d'autobus ont fermé leurs portes. Filion a toujours les mêmes frais fixes malgré que la demanderesse a perdu le contrat. Ses clients ne sont pas riches et ses taux répond aux exigences de cette partie du marché. Filion n'offre que des voyages pour les petites communautés et ses opérations n'auront aucun impact sur Blue Bird. D'autres transporteurs n'ont pas opposés la demande pour cette raison et à cause de cela la demande doit être accordée.

## Preuve de l'opposante:

Les opérations de Blue Bird ont commencé en 1974. L'opposante a aussi été affectée par la crise de la Commission scolaire séparée et n'a survécu que grâce à ses services nolisés. L'opposante a tenté d'obtenir des voyages du club de hockey mais sans succès. Elle a subi un déclin de ses revenus/profits. L'opposante se soucie de ses clients et fournit au public des véhicules sécuritaires et bien entretenus. L'opposante n'a pas pu remplacer ses véhicules plus âgés à cause du déclin de ses revenus et le public en souffre. Avec une population peu élevée, il est risqué d'ajouter un autre transporteur. L'opposante demande à la Commission de rejeter la demande.

## Décision:

L'opposante ne détient pas de permis pour desservir Val Rita-Harty et cette portion de la demande a été accordée.

Les six témoins représentant un échantillonnage du secteur géographique ont témoigné qu'il y a un besoin pour un transporteur supplémentaire de façon à ce qu'ils puissent choisir et obtenir le meilleur service pour leur argent. Les témoins représentant des organismes sans but lucratif considère qu'il est important d'avoir l'opportunité de choisir un transporteur. La Commission a conclu qu'il y a un besoin et une demande pour un transporteur supplémentaire pour desservir ce segment du public pour lequel il n'existe pas de service. Le public doit avoir l'option et de l'opinion de la Commission Filion a démontré un besoin de la part du public dans le secteur faisant l'objet de la demande.

Filion est en affaire depuis 1972. Suite à l'attribution en 2005 du contrat de l'École catholique séparée à un autre transporteur Filion s'est retrouvé dans une crise financière. Présentement Filion exploite un service et ne fera pas face à des dépenses additionnelles si le permis était accordé.

Blue Bird indique que ses revenus ont diminué en 2005. Cependant, la Commission note que ses revenus ont augmenté de manière



Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport

LVTC

LTR

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

A. Filion Bus Lines Ltd. (« Filion »)

NO Moonbeam, ON

Blue Bird Bus Lines Inc. (« Blue Bird »)

Demande de permis de transport notifié à partir des cantons de Val  
Rittai-Harty et Fauquier-Strickland et les villes de Kapuskasing et  
Smooth Rock Falls en utilisant des véhicules de catégorie « D »

Six témoins du public ont supporté la demande :

- Un organisme sans but lucratif organisant des activités pour les enfants i.e. des voyages de ski and à des concerts en hiver et des tours guidés en été a supporté ce transporteur local ayant des prix compétitifs. Les voyages auraient pour origine Moonbeam et Fauquier.
- Un club de hockey ayant des voyages ayant pour origine Kapuskasing utiliserait les services de la demanderesse du fait qu'il s'agit d'un transporteur local et que ses prix sont meilleurs.
- Un organisation de soccer et de baseball de Smooth Rock Falls utiliserait les services de la demanderesse et ferait la coordination des voyages avec des équipes des municipalités environnantes. Ces équipes sont aussi impliquées dans le Booster Club qui planifie des voyages en autobus et requérant les services de la demanderesse en été and en hiver. Présentement, les voyages se

**FRAIS IMPOSÉS**

**DÉCISION**

**NOM/ADRESSE**

500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Baljeet Singh Brampton, Ontario
3,000 au requérant		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Société en commandite de financement WTH Dorval, Québec
2,000\$ au requérant	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Stanislav Shtotland ou Magic Bus Montréal, Québec
6,000\$ au requérant		
300\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Delbert Souliere Ottawa, Ontario
500\$	Trouvé non-coupable d'exploiter un véhicule de transport en commun	Société en commandite de financement WTH Dorval, Québec
2,000 au défendeur		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Karnail Singh o/a "Delhi Tours" aval, Québec
2,500\$ au requérant		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Jaswinder Singh Sidhu Montréal, Québec
2,500\$ au requérant		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Sarai Satpal Pierrefonds, Québec
2,500\$ au requérant		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Siddiqui Muhammad Shafiq Montréal, Québec
1,500\$ au requérant		
500\$	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Pannu Gurdeep Singh Brampton, Ontario
1,500\$ au requérant		

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Singh Narinderjit Kaur Millon, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500\$
Palwinder Kaur Laval, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500\$
David Kleva o/a "David's Limousine Service" Keswick, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Daniel Knorr Tiverton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Weaver S. Martin Dobbin, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
1596508 Ontario Inc. o/a "L.A. Limousines" Markham, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
1347663 Ontario Limited o/a "o/a Emerald Limousine" et "Emerald Black Car" Kitchener, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
410144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" Toronto, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Performance Centre and Golden Stretch Limousine Ltd. Guelph, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
Park Lane Limousine Services Inc. o/a "Park Lane Livery" Toronto, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$

**FRAIS IMPOSÉS**

**DÉCISION**

**NOM/ADRESSE**

Silva Chicilo  
o/a "Olympia Limousines"  
Mississauga, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

George H. Christie  
o/a "Crystal Limousine"  
Brampton, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Eazy Cab Inc.  
Sault Ste. Marie, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Peter Feige  
o/a "Alexia Livery Limousine Service"  
Mount Forest, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Anthony Friedrich  
o/a "Dr. Dance DJ & Limousine"  
Thunder Bay, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Richard Harman  
o/a "Mirage Limousine Service"  
Oshawa, Ontario  
300\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Lacroix Bus Services Inc.  
Hearst, Ontario  
2,547.65\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Farooq Hanjra  
Montréal, Québec  
1,000\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Golden Eagle Van Service  
Mississauga, Ontario  
500\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

Friendly Van Service  
Montréal, Québec  
500\$  
La Commission a  
ordonné la  
cessation immédiate  
du service

# **Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun**

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
-------------	----------	---------------

Serguei Aliamov Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500\$ 6,000\$ au requérant
-------------------------------------	---	-------------------------------

American Skybus Tours and Travel Inc. Jersey City, New Jersey, U.S.A.	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

AB Stretch Limousine Service Inc. Woodbridge, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

Michael Banat o/a "Fifth Avenue Limousine" Oakville, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
--	---	-------

James Bowman Elmira, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---------------------------------	---	-------

Barrie Stars Limousine Inc. Newmarket, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300\$
---	---	-------



Région	Population
Nord	13
Nord-ouest	7
Est	36
Centre	158
Sud-ouest	38
Région du nord	158
Cochrane	1
Manitoulin	10
Nipissing	7
Sudbury	5
Timiskaming	11
Région du nord-ouest	27
<b>Total</b>	<b>2,920,000</b>

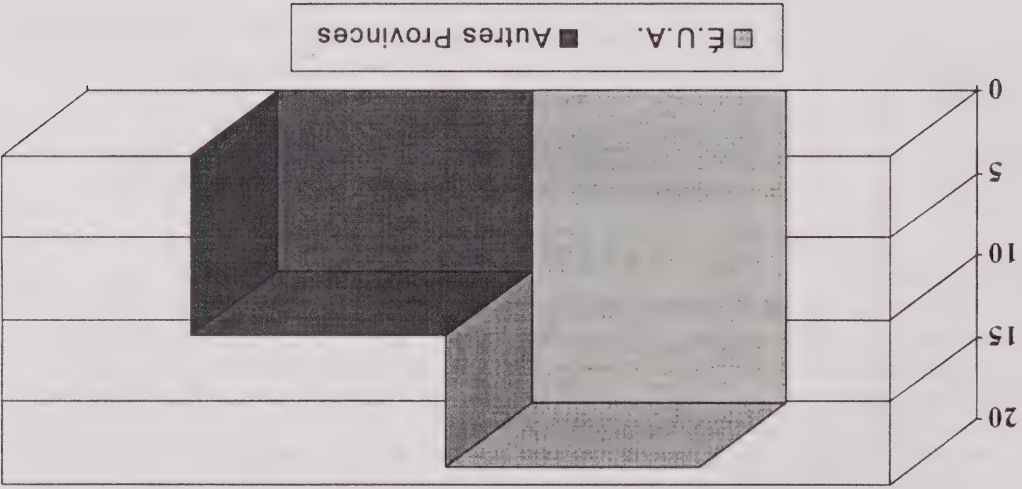
Frontières régionales de l'Ontario

Barrie	1
Durham	10
Haldon	7
Hamilton	5
Niagara	11
Peel	34
Toronto	57
York	27

Region	Number of cases
Région du nord	13
Cochrane	1
Manitoulin	2
Nipissing	1
Sudbury	4
Timiskaming	5
Région du nord-ouest	7
Algoma	2
Rainy River	2
Thunder Bay	3

36	Région de l'est	2	Brant	2
		13	Bruce	7
		5	Chatham-Kent	4
		2	Elgin	1
		2	Essex	2
		6	Lamark	5
		6	Middlesex	2
			Oxford	1
			Perth	1
			Simcoe	2
			Walterloo	2
			Wellington	9
38	Région du sud-ouest			

# Demandes de permis spéciaux



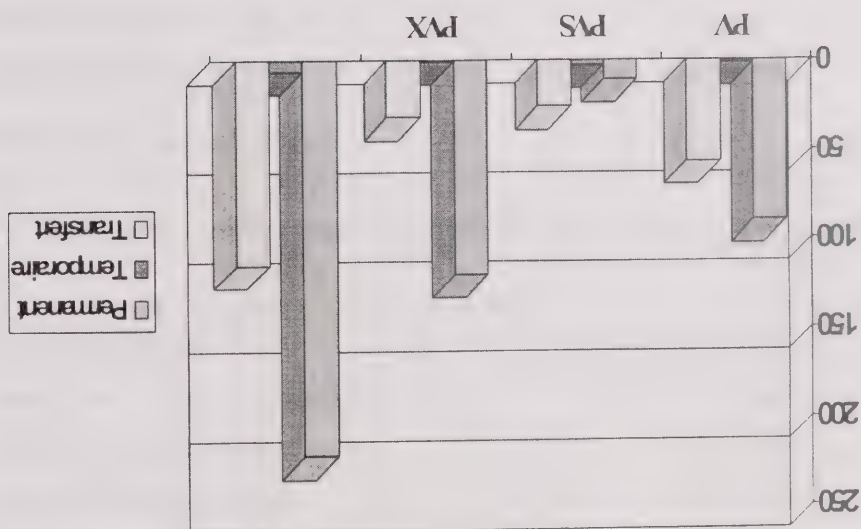
## JURIDICITION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A. 19  
Autres Provinces 11

TOTAL

30

# *Demandes reçues*



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	118	7	117	242
Temporaire	10	1	8	19
Transfert	23	3	15	41
TOTAL	151	117	140	302

Legende:

PV

Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS

Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX

Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

# **INFORMATION FINANCIÈRE**

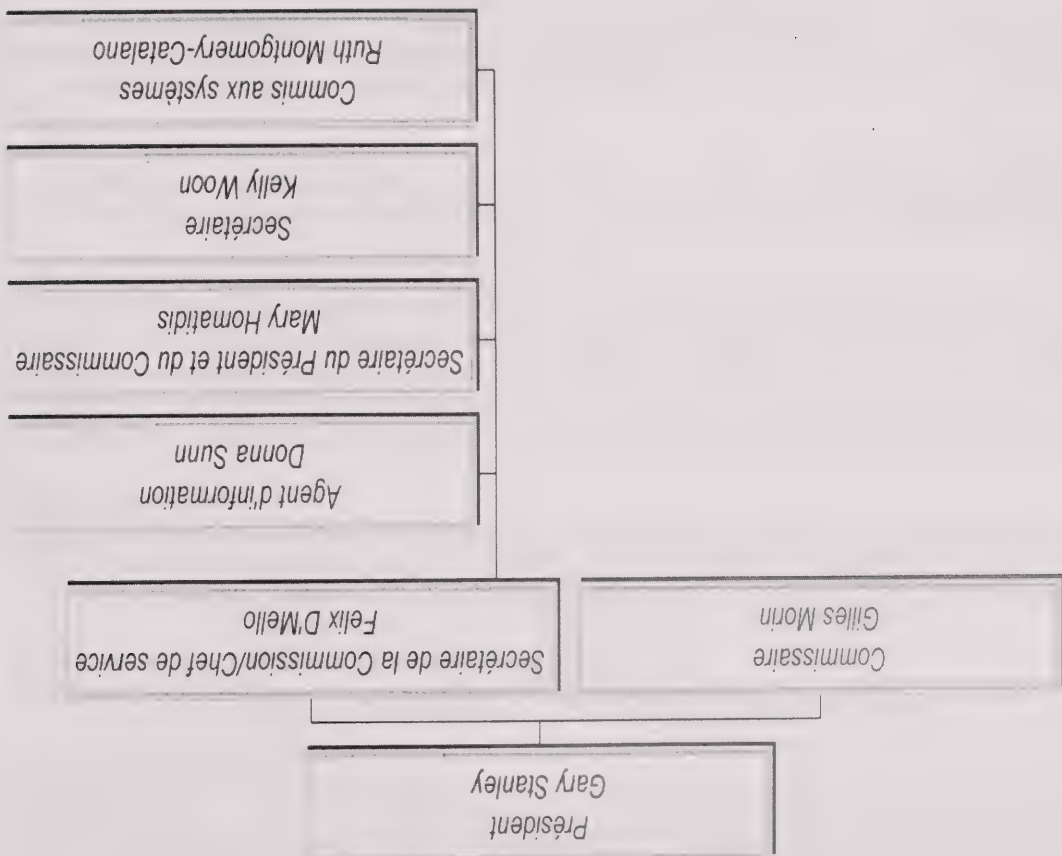
<u>Revenus/Recouvrements</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Frais de dépôt/demandes	107,160\$	116,816\$
Frais d'audiences imposés	29,718	38,872
Demandes de permis spéciaux	4,794	3,373
Echange américain	776	833
<b>Total</b>	<b>142,457\$</b>	<b>159,894\$</b>

<u>Dépenses</u>		
Salaires et avantages sociaux	391,341\$	332,425\$
Voyages et communications	25,031	29,942
Équipement et fournitures	54,718	67,320
<b>Total</b>	<b>471,090\$</b>	<b>429,687\$</b>

<b>Coût net d'exploitation de la Commission</b>	<b>328,633\$</b>	<b>269,793\$</b>
---	------------------	------------------

(au 31 décembre 2007)

## Organigramme





## Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario est un organisme indépendant du Gouvernement de l'Ontario se rapportant au Ministère des transports.

Depuis le milieu des années 1990, la Commission a pour rôle principal d'accorder de nouveaux permis de transport ou des privilèges additionnels en vertu de l'article 6 *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de statuer sur des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de cette même loi.

La Commission exerce aussi les pouvoirs qui lui ont été délégués par le gouvernement fédéral en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (1987).

Ces demandes sont traitées de deux façons. Si l'information déposée avec la demande satisfait les exigences de la justice naturelle alors une décision écrite sera émise. Ce processus permet de réduire les frais pour les parties ainsi que le temps nécessaire pour rendre la décision.

Si nécessaire, une audience publique peut être tenue pour déterminer les mérites de la demande et afin de donner l'opportunité à la Commission et aux parties d'entendre la preuve et les témoins supportant la demande. De plus, les opposants doivent présenter une preuve convaincante démontrant que l'émission du permis demandé aura un impact négatif sur leurs opérations. Les demandeurs et la Commission peuvent alors contre-interroger les opposants relativement à la preuve présentée.

La Commission continue sa pratique de tenir des audiences en soirée afin d'accommoder les parties et les témoins du public qui ne peuvent se présenter aux audiences qui se tiennent durant la journée.

Le nombre de demandes reçues par la Commission varie d'année en année. La Commission continue d'émettre ses décisions promptement, habituellement à l'intérieur de deux semaines de l'audience. La priorité de la Commission est d'offrir un service efficace au public et aux intervenants, l'industrie du transport de passagers.

Gary R. Stanley  
Président

## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (au 31 décembre 2007)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

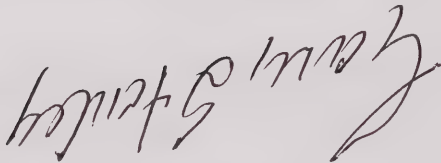
Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

A:

L'honorable Jim Bradley, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2007.

Respectueusement,



Gary R. Stanley  
Président

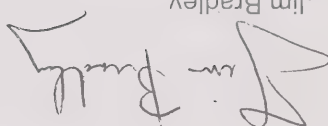
A:

L'honorable David C. Onley  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

La soussignée a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2007.

Respectueusement,

  
Jim Bradley  
Ministre

## Table des matières

4	La Commission .....
5	Message du président .....
6	Organigramme .....
7	Information financière pour l'année 2007 .....
8	Demandes reçues .....
9	Demandes de permis spéciaux traitées .....
10	Demandes de permis reçues par région .....
11	Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.....
16	Résumés de décisions rendues .....





---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2007

